ВОЕННЫЕ МЕМУАРЫ

А. И. ГУСЕВ

ГНЕВНОЕ НЕБО ИСПАНИИ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Автор книги — один из прославленных летчиков-истребителей — вместе с другими советскими летчиками-добровольцами сражался с фашистами в небе Испании в 1937–1938 гг. Эскадрилья, а затем истребительная группа, которыми он командовал, мужественно прикрывали население испанских городов и сел от налетов фашистской авиации, наносили ощутимые удары по мятежникам и интервентам. Воспоминания Героя Советского Союза А. И. Гусева воссоздают картины жестоких схваток в воздушных боях с фашистами на Сарагосском, Теруэльском и Арагонском фронтах. Автор рассказывает о боевой дружбе с авиаторами Испании, о том, как наши командиры и летчики-добровольцы вырабатывали новые тактические приемы боевых действий истребительной авиации. В книге немало страниц посвящено воздушным бойцам, командирам авиационных частей и подразделений, советским военным советникам в Испании, чьи имена известны в нашем народе и во всем мире.

- Герой Советского Союза, генерал-майор авиации
  -
  - Глава 1. Лик войны
  - Глава 2. Крещение огнем
  - Глава 3. Вспоминая дни мирные, учебные
  - Глава 4. Эстафета мужества
  - Глава 5. Крылья крепнут в полетах
  - Глава 6. Дерзкая штурмовка
  - Глава 7. На Теруэльском направлении
  - Глава 8. Жизнь и смерть рядом
  - Глава 9. Арагонский фронт
  - Глава 10. Здравствуй, Отчизна родная!
- notes
  - 1
  - 2

Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Александр Иванович Гусев Гневное небо Испании

Александр Иванович Гусев

Глава 1. Лик войны

Гнев и мужество Барселоны. — «Вива Русия!» — Встреча с Евгением Саввичем Птухиным. — У генерала Сиснероса. — Мы — добровольцы. — Мой первый полет в испанском небе. — Прикрываем Картахену. — Исповедь Кригина. — Наше партийное землячество. — Мурсия: о чем напомнила нам коррида. — Берем курс на Кабесу-дель-Буэй

— В Барселоне мы долго не задержимся, — сказал наш переводчик Федя. — До Валенсии поедем вместе. Столица Каталонии Барселона — второй город Испании по населению и крупнейший портовый центр — произвела на меня не меньшее впечатление, чем Париж. Мы проехали по великолепной набережной с пальмовыми бульварами. Роскошные белые виллы проглядывались сквозь густую зелень. В конце набережной любовались прекрасной колонной, воздвигнутой в честь первооткрывателя Америки — Колумба. Город многолюден, музыкален. В открытых кафе и ресторанах сидели миловидные девушки с парнями и уже немолодые мужчины и женщины. Слышались стоны саксофонов. Танцевали молодые нары. А за столами звенели бокалы.

Обращало на себя внимание то, что за ресторанными столами веселилось много вооруженных людей — офицеров, рядовых пехотинцев, моряков, танкистов. Глядя на них, как-то не верилось, что неподалеку от Барселоны идут кровопролитные бои.

Но это — впечатление первых минут. Здесь же, на набережной, мы увидели разрушенные дома, кое-как засыпанные воронки от бомб и снарядов. Здания с пустыми проемами вместо окон, щербатые стены.

— Налетала авиация? — спросил я Федю.

— Да. Кроме того, в мае 1937 года анархисты и троцкисты

устроили путч. Надеялись, что удастся захватить власть. Их крепко поколотили.

— Кто?

— Рабочие Барселоны. Им помогла армия.

Миновав центр города, въезжаем в рабочие кварталы. Рядом с ними — корпуса заводов и фабрик, больших судоверфей. Здесь трудятся сталелитейщики, автомобилестроители, рабочие электротехнического предприятия. Глядя на руины, пепелища в этих кварталах, яснее понимаешь, что такое воздушная бомбардировка. Многие дома разрушены до основания. Некоторые обрушились наполовину. Во дворах — разбитая, полуобгоревшая мебель, детские кроватки. В одном из домов сквозь окно без стекол я приметил забинтованные головы старушки и мальчика. Раненные бомбовыми осколками люди встречались нам часто.

Фашистская авиация «трудилась» разборчиво: фешенебельные кварталы не трогала, а бомбила кварталы рабочих, бедняков.

С тяжелым чувством проезжали по улицам рабочих районов Барселоны. Мы были молоды, почти не помнили или очень смутно представляли себе гражданскую войну, интервенцию в России, голод, разруху в центре и на окраинах. Теперь же страшный лик войны предстал перед нами воочию. И все же в те минуты мы не предполагали, что через несколько часов увидим еще более жуткое зрелище.

У мотостроительного завода остановились. К нам подошел пожилой, седеющий испанец. Обратился к нам вежливо, говорил темпераментно. Отличительная черта всех испанцев, как я убедился, — темпераментность. Наш собеседник оказался рабочим-мотостроителем. Он рассказал, что вся трудовая Барселона кипела гневом к тем, кто с воздуха терзал ее живое тело бомбами, поливал свинцом. — Здесь, где мы сейчас стоим, — сказал рабочий, — мы воздвигали баррикады.

Ветер развевал на них красные и красно-черные флаги. Красный флаг напоминал, что этот участок обороняют коммунисты и социалисты. Красно-черный флаг — сектор анархистов. Патриоты-барселонцы, преисполненные мужества, сделали своим девизом лозунг коммунистов: «Но пасаран!» («Они не пройдут!»). Проявив героизм, барселонцы подавили путч.

Фашистская авиация и путчисты нанесли немало глубоких ран пролетарским кварталам.

В гнетущем молчании минуем пригороды Барселоны и выезжаем на шоссе, ведущее в Валенсию. Дорога петляет в горах. Слева, точно синий с блестками занавес, поднимается к

горизонту море; справа темнеют поросшие лесом склоны гор. Машина то выскакивает на побережье, то ныряет в ущелья.

Яркое небо, жаркое солнце, свежий прохладный воздух гор…

Странные, необъяснимые чувства владели мной, да и не только мной. Развалины, кровь и смерть, а рядом — сияющее море, нежный, простой пейзаж.

Всматриваюсь в лица мужчин, женщин, подростков, детей, идущих по раскаленному шоссе. У многих задумчивый, мечтающий вид. Приметил, как один парень подхватил на руки маленькую, седую старушку. Он нес ее, покраснев от напряжения. Видимо, это была его очень уставшая мать.

Поворот за поворотом… Море то слева, то справа, горный пейзаж и аромат леса…

И Таррагона… Чадящие остовы полусгоревших перевернутых машин, дымящиеся развалины домов, развороченные мостовые, запах тола, пятна свежей крови на белых, ярко освещенных солнцем стенах. Люди разгребают землю, пепел. То ли они откапывают заживо погребенных, то ли стараются спасти уцелевший скарб.

Женщины в черных платках, длинных черных платьях. Обычная одежда тех, у кого мужья, отцы зарабатывают гроши.

— Только что кончился налет фашистской авиации, — пояснил переводчик.

На одной из узких улочек прямо на дороге женщина в сером от пыли платье. Она то ласкала нечто бесформенное, окровавленное, то, подняв лицо к небесам, воздевала кулаки и кричала монотонно, дико, остервенело. Мы не сразу поняли, что перед ней обезображенный труп ребенка.

Шофер остановил машину, с силой потер рукой горло, как бы желая сдержать крик души.

Лица ребят словно окаменели. «Скорей, скорей туда, к линии фронта, чтоб не стиснутые в жажде мести кулаки, а оружие было в наших руках!» — вот что читалось на этих лицах. Нам не терпелось. Как можно быстрее хотелось получить самолеты, взмыть в небо и лицом к лицу встретиться с врагом.

У выезда из городка патрули с красными повязками на рукавах проверяют наши документы. Суровые взгляды. Приветствия — поднятый к виску сжатый кулак.

Торжественные слова:

— Вива Русия!

Приветственные слова «Вива Русия!» мы слышали каждый раз, когда встречались и беседовали с убеленными сединой рабочими или с черноголовыми юркими школьниками. Они выражали благодарность и признательность Советскому Союзу за

то, что он направил своих добровольцев, дал оружие в трудное для испанцев время, чтобы помочь им в борьбе с фашизмом.

Таррагона осталась позади. Снова дорога. Беспокойная, пыльная. Машины повернули на запад, моря уже не видно. Вскоре мы оказались в полуразрушенной Тартосе. Она на берегу Эбро. Река здесь как бы образует дельту, разделяясь на несколько рукавов. Бурная, рыжая Эбро несет в море массу ила. У ее впадения — множество отмелей, и море далеко окрест тоже рыжее.

Испанские друзья предложили в Тартосе пообедать.

Заходим в ресторан. По долгим переговорам и жестам официантов догадываемся, что с продуктами здесь тяжело.

— Нас могут накормить только сладким рисом, — сказал Федя.

— Рис так рис, — ответил кто-то из наших ребят.

Через несколько минут перед нами стояли тарелки с горками горячей рассыпчатой каши, сдобренной красным соусом, который мы приняли за томатный. Бодро взялись за ложки. После первого же глотка глаза у меня расширились, а губы хватали воздух в надежде «остудить» ошпаренный перцем рот.

Иван Панфилов, вытирая непрошенные слезы, сказал, заикаясь:

— Сладкий рис… Это… живой огонь… На лице Ивана появился румянец. Вместе с летчиком-добровольцем Панфиловым мы пересекали Балтийское море, направляясь к французскому порту Гавр, чтобы отсюда добраться до Парижа, а затем — за Пиренеи, в Испанию. Но ни разу я не видел на его лице такого густого румянца, как сегодня.

Попытались потушить «пожар» водой, но во рту и в желудке жара не спадала.

Отведав «сладкий рис», Федя повинился:

— М-да… Пожалуй, я не совсем правильно понял официанта…

А мы поняли другое: владея французским, Федя не силен в испанском. Попробовали еще по ложке. Нет, невмоготу! Даже самые «храбрые» из нас, подбадривая себя словами «к испанской кухне надо привыкать», не осилили и пяти ложек.

Лишь наши шоферы-испанцы, улыбаясь и аппетитно глотая «живой огонь», уплетали свои порции, да и нас выручили. Что не съели — взяли с собой. Едой в полуголодающей стране не разбрасывались.

С завистью смотрел я на испанцев, опорожнивших тарелки. Нам пришлось довольствоваться чашечкой суррогатного кофе и хлебом, который захватил с собой Федя.

Подкрепившись, продолжили путь…

В Валенсии нас разместили по соседству с домом, где находились штаб военно-воздушных сил Испанской республики, командующий ВВС Игнасио Идальго де Сиснерос и его старший советник по авиации, наш бывший командир соединения Евгений Саввич Птухин.

Только мы умылись с дороги, появился Евгений Саввич:

— Здравствуйте, орёлики! Рад, что вы благополучно добрались до Испании, — прозвучал его знакомый мне голос.

Хоть одеты мы были не по форме, все же вытянулись, соблюдая воинскую выправку. Знали: Евгений Саввич разболтанности не терпит. Приветствовали по-уставному. Перед нами стоял загорелый, словно подсушенный испанским солнцем, по-военному подтянутый человек в штатском костюме. На лице Евгения Саввича я заметил не то чтобы усталость, а некоторую нервную напряженность.

— Садитесь. Рассказывайте, как добирались.

Перед моим мысленным взором промелькнули разбитая Таррагона, шикарные бульвары Барселоны и ее разрушенные рабочие кварталы.

— Как видите, добрались… — не очень весело ответил я за старшего. И мне снова вспомнилась женщина посреди пыльной дороги, рыдающая над окровавленным трупом своего ребенка.

— Значит, глянули на фашистские «художества»…

— Самолеты есть? — спросили ребята Птухина. Евгений Саввич оглядел нас:

— Вместе будем воевать. Уверен, никто не подведет, никто не уронит чести советского летчика. Надеюсь, краснеть за вас не придется.

— Вы не ответили нам, Евгений Саввич, — настойчиво спрашивал я, — Самолеты есть? Мы все сделаем, чтобы оправдать доверие советского и испанского народов.

Птухин прошелся по комнате, глядя на носки своих сапог.

Мы, летчики, да и весь личный состав соединения, уважали Евгения Саввича за его прямоту. Тем более казался непонятным его уход от вопроса. Он — отличный командир-воспитатель и прекрасный летчик-истребитель, снайпер. Без промаха стрелял по воздушным и наземным целям, являлся мастером высшего пилотажа.

Птухин часто летал вместе со своими подчиненными, осуществляя контроль на пилотаж, на стрельбы и обеспечивая взаимодействие летчиков в воздушном бою. Хорошо зная людей своего соединения, он безошибочно мог охарактеризовать каждого. Добиться его похвалы считалось делом более чем

трудным. И она высоко ценилась. Умный, энергичный, эрудированный человек, он умело сочетал требовательность с высокой, щепетильной даже, заботой о подчиненных. Если, бывало, замечал несправедливость, допущенную к подчиненному в любой инстанции, то настойчиво добивался правильного, разумного решения наболевшего вопроса.

Правда, бывал он пылок, иногда не в меру, но отходчив. Он считал делом чести, коли сознавал свою неправоту, извиниться за излишнюю горячность.

Высоким авторитетом Евгений Саввич пользовался и у испанских друзей. Позже они рассказали нам, что Птухин участвовал в десятках боев с немецкими и итальянскими летчиками. На его счету несколько сбитых самолетов противника — как личных побед, так и в составе группы.

Птухина ранило во время бомбежки аэродрома. Выйдя из госпиталя, Евгений Саввич не поехал на лечение в Советский Союз, остался в Испании. Его назначили старшим советником командующего ВВС республиканской армии.

Таким был наш командир соединения, где мы проходили службу не один год.

Теперь под его началом нам, летчикам-добровольцам, предстояло принять боевое крещение в небе Испании.

Продолжая начатый разговор, Евгений Саввич рассказал нам о сложности и противоречивости обстановки в Испании, о неоднородности личного состава республиканской армии. Воинские части этой армии состояли из коммунистов, социалистов, анархистов и беспартийных.

Птухин подводил нас к мысли, что в условиях многопартийности и социальной разношерстности испанских военных кадров нам, летчикам, необходимо четко ориентироваться в различных перипетиях, особенно хорошо помнить, что мы прибыли в Испанию не командовать, а помогать своим опытом…

— Подождем прибытия группы Девотченко. Тогда я вас всех вместе представлю командующему ВВС. Он подробнее расскажет вам о внутриполитическом и международном положении Испании… А пока поезжайте, познакомьтесь с Валенсией.

Вздохнув, я подумал, что совет — есть приказ в устах Птухина. С мыслью «Валенсия так Валенсия» мы разместились в машинах и через несколько минут оказались в городе.

Валенсия тонула в радужной дымке. Голубые, сиреневые, зеленые и оранжевые цвета неба и моря, благоухающие розы, апельсины, светящиеся сквозь листву, — все это под лучами солнца воссоздавало какой-то сказочный колорит.

Город дышал ароматом цветов, апельсиновых, мандариновых и лимонных деревьев. Воздух смешивался с терпким запахом йода, идущего с моря. Мы не дышали, мы пили этот легкий воздух, и казалось, что за всю жизнь не надышишься им.

И в этом прозрачном, необыкновенном воздухе среди пальм, вечнозеленых деревьев и кустарников поднимались красивые дома, простирались площади с большими пестрыми клумбами.

Но виденное в Барселоне и Таррагоне не выходило ив памяти. Тяжелая мысль билась в мозгу: «И здесь может быть то же, если не прикрыть Валенсию с воздуха…»

Вернувшись в гостиницу, мы с радостью обнялись с ребятами из группы Девотченко. После того как мы расстались с ними в Париже, им, по нашему мнению, повезло. Они добрались поездом до Тулузы, без помех прошли в аэропорт, сели в пассажирский самолет и с комфортом долетели до Барселоны. Ну а оттуда — в Валенсию.

Вскоре Е. С. Птухин представил летчиков моей группы и группы Ивана Девотченко генералу Игнасио Идальго де Сиснеросу — командующему ВВС республиканской армии, его заместителям и начальнику оперативного отдела. Испанские товарищи встретили нас тепло. Командующий расспросил летчиков о первых впечатлениях, накопленных на испанской земле, поинтересовался нашим самочувствием, а затем ознакомил с положением дел в Испании, и в первую очередь на фронте. Он говорил короткими фразами, стараясь, чтобы переводчик точно переводил его речь.

— За всю многовековую историю Испании революция 1931–1936 годов, — сказал Сиснерос, — явилась самым ярким прогрессивным событием. Много столетий испанский народ страдал под тяжким гнетом военно-монархической диктатуры Примо де Риверы. И когда 14 апреля 1931 года монархия наконец была свергнута, власть перешла в руки буржуазных республиканцев и социалистов. Учредительные кортесы провозгласили демократическую конституцию. В ней декларировались конфискация монастырского имущества, отмена феодальных повинностей, отделение церкви от государства, ликвидация ордена иезуитов, частичная аграрная реформа… Что касается двух кардинальных вопросов — аграрного и национального, то они до конца не разрешены.

Годы, прошедшие со времени свержения монархии, не отличались спокойствием. Правые, реакционеры, объединились в различные конфедерации. Подбитые на вооруженные мятежи, солдаты восставали в Мадриде, Севилье, других городах и провинциях. Шло объединение и левых сил страны: создавались

рабочие альянсы, в них входили социалисты и члены Всеобщего союза трудящихся. Рабочий класс не раз поднимался на борьбу за свои права. Во Всеобщий союз трудящихся вошли не только коммунисты. Сюда просочились и анархо-синдикалисты. Пролетариат Испании мужественно сражался за свободу. За период «черного двухлетия» — так окрестил народ 1934–1935 годы — более 30 тысяч рабочих были брошены в тюрьмы и концентрационные лагеря, но это не сломило волю испанских патриотов.

Командующий ВВС подробно охарактеризовал Народный фронт, созданный в январе 1935 года. Он объединил в своих рядах рабочих и крестьян, мелкую и среднюю буржуазию и передовую часть интеллигенции. Уже на февральских выборах того же года Народный фронт одержал победу, получив значительное большинство в кортесах (парламенте). Рабочие и крестьяне, заключенные в тюрьмы, были освобождены. В стране восстанавливались демократические свободы.

— Однако с первых же дней после своего поражения на выборах, — подчеркнул генерал, — испанская реакция стала готовить мятеж против республики. В середине июня 1936 года на заседании парламентской группы секретарь ЦК Коммунистической партии Испании Хосе Диас представил ряд неопровержимых документов, свидетельствовавших об активизации мятежников, их намерении совершить государственный переворот. А как отнеслись к этим фактам неустойчивые элементы в рядах республиканцев? Мягко выражаясь, скептически. Они недооценивали опасность сложившейся ситуации. Коммунистов они объявили паникерами, а сами с тупым упорством продолжали умалять надвигающуюся угрозу республике, не предпринимали необходимых мер для укрепления ее вооруженных сил.

17 июля 1936 года в Марокко фашистские генералы подняли мятеж против Испанской республики. Генерал Сан-Хурхо, назначенный его руководителем, погиб при авиационной катастрофе на пути из Лиссабона. Тогда в Марокко прилетел с Канарских островов генерал Франко. Он возглавил мятежные части.

Наш собеседник взглянул на карту Европы, висевшую на стене, и напомнил хронологию последующих событий.

— На другой же день мятеж перекинулся в Испанию, — сказал он. — Франко, вступив в сговор с организацией «Имперские немцы за границей», передал Гитлеру письмо с просьбой о помощи. 28 июля в Тетуан уже прибыли первые самолеты «Юнкерс-52». Они стали переправлять в

континентальную Испанию марокканских солдат и легионеров. В августе того же года немецкие «юнкерсы» перебросили основные силы мятежников на фронт для похода на Мадрид. Муссолини незамедлительно последовал примеру германских нацистов.

Сиснерос с огорчением отметил, что вновь сформированное правительство левого республиканца Хосе Хираля лишь 19 июля отдало приказ о выдаче оружия народу. Трудовая Испания, руководимая Народным фронтом во главе с пролетариатом, дала отпор франкистам, разгромила их в ряде городов и селений. Республиканцы овладели крупнейшими индустриальными центрами страны. Под знаменем республики с первых дней мятежа остались Барселона, Мадрид, Валенсия, провинция Бискайя, Астурия, Андалузия и Кастилия, часть Эстремадуры. Моряки захватили многие корабли флота.

— Если говорить о соотношении сил воюющих сторон, — продолжал командующий, — то оно было явно не в нашу пользу. Подробнее об этом вам сейчас доложит мой коллега.

Сиснерос, сделав короткую паузу, доброжелательно взглянул на сидевшего рядом с ним начальника оперативного отдела штаба ВВС, молодого полковника с задумчивыми глазами. Предоставил ему слово.

— В первые недели мятежа, — начал полковник, — соотношение сил было таково. На сторону Франко перешло 120 тысяч солдат и офицеров сухопутной армии из общего числа 145 тысяч. Республиканцы же имели около 60 тысяч бойцов рабочей и крестьянской милиции. Должен напомнить, что эти люди впервые взяли в руки винтовки и пулеметы. Франкистская же армия — обученная, сколоченная, хорошо вооруженная. На ее стороне были также около 35 тысяч марокканских солдат, 7 тысяч легионеров, 15 тысяч так называемых гражданских гвардейцев, отряды фалангистов. И если мятежники, имея такое численное преимущество, не смогли ни за недели, ни за месяцы добиться победы, то случилось это по такой причине: революционные бойцы-республиканцы оказали упорное сопротивление, сражались за дело республики с исключительным мужеством.

Сославшись на захваченные у франкистов документы штаба итальянской армии и на показания пленных итальянских офицеров, полковник сообщил далее:

— Нам известно, что еще в октябре 1936 года римские генералы начали формировать экспедиционный корпус для переброски его в Испанию, чтобы помочь мятежникам. Укомплектовали корпус кадровой моторизованной дивизией «Литторио» и четырьмя «волонтерскими» дивизиями.

Произнося слово «волонтерскими», полковник

многозначительно улыбнулся. Его ироническая улыбка поясняла: итальянские фашисты тонко маскировали свои интервенционистские замыслы.

— «Волонтерским» дивизиям римские генштабисты, — продолжал полковник, — дали хитроумные наименования: «Божья воля», «Черное пламя», «Черные перья» и «Черные стрелы».

Начальник оперативного отдела сообщил, что в состав экспедиционного корпуса были включены две смешанные итало-испанские бригады, артиллерийская группа, огнеметно-химические подразделения, многочисленный автотранспорт — до 1300 автомашин. Авиация насчитывала примерно 120 самолетов.

— Нашему правительству и военному командованию республиканских вооруженных сил, — подчеркнул полковник, — приходилось принимать неотложные меры, чтобы укрепить армию, количественно и качественно усилить танковые, моторизованные, артиллерийские и авиационные части. Большую помощь в решении этой задачи нам оказал и оказывает Советский Союз.

В разговор снова вступил командующий ВВС.

— Вероятно, вас интересует, — сказал он, — не только внутреннее, военно-политическое, но и международное положение нашей республики. Надеюсь, вы уже многое знаете из иностранной и прежде всего из советской, наиболее объективной прессы. Поэтому не буду многословен.

Немало крепких, соленых слов командующий употребил при характеристике крайне неблаговидной роли пресловутого Комитета по невмешательству во внутренние дела Испании.

— Инициаторами создания этого Комитета, — сказал Сиснерос, — выступили реакционные лидеры Англии и Франции. Фактически и юридически Комитет по невмешательству поставил на одну доску законное правительство нашей республики и мятежников. А как вели себя США? Они объявили о «нейтралитете», отказались продавать нам, республиканцам, оружие. Португалия же объявила о непризнании каких-либо договоров и комитетов, широко открыла свои порты, границы для переброски оружия и военных материалов франкистам. Испанский народ клеймит позором тех, кто помогает фашистам, поднявшим меч над свободолюбивой Испанией.

Тепло и сердечно командующий ВВС говорил о Советском Союзе, о его подлинно интернационалистской помощи испанскому народу.

— Монархические правительства Испании, а потом и республиканское, — сказал генерал Сиснерос, — до начала мятежа отказывались признавать существование Советского

Союза. Лишь после путча франкистов испанское правительство предложило СССР установить нормальные дипломатические отношения. С того времени на всех международных конференциях Советский Союз в полном согласии с законным правительством Испании защищал интересы нашего народа, призывал западные страны уважать его права. Наши дипломаты неустанно разоблачали политику «невмешательства» как ширму помощи реакции извне. Вскоре военные поставки для Франко перестали быть секретом для мировой общественности. Советский Союз оставил за собой право помощи законному правительству Испании.

В решающие дни, захватив важный в стратегическом отношении город Толедо, мятежники устремились к Мадриду. Положение крайне обострилось. Принимались срочные меры по укреплению республиканских войск, и в частности нашей авиации. Нас очень обрадовало то, что в октябре 1936 года порт Картахена принял корабль, который доставил первые советские самолеты.

Игнасио Идальго де Сиснерос поделился с нами своими впечатлениями, мыслями о тех трудных днях и неделях, когда формировалась республиканская авиация.

— Словами нелегко выразить то волнение и восторг, которые я ощутил, когда убедился, что советские самолеты, доставленные нам, по своим техническим и тактическим качествам превосходят итальянские «фиаты» и немецкие «юнкерсы» и «хейнкели», — сказал командующий.

Он рассказал, что корабли доставляли республиканцам материальную часть самолетов, а сборка их производилась в Испании. Разгружали корабли в обстановке максимальной секретности.

— Советские специалисты, идя навстречу пожеланиям командования наших ВВС, — подчеркнул командующий, — очень быстро собирали самолеты. Мы позаботились о том, чтобы не допустить бомбардировок Лос-Алькасареса, где происходила сборка самолетов. Помню, что танки, прибывшие на том же корабле вместе с материальной частью советских самолетов, разгружались с запущенными моторами и экипажи танков были на своих местах. Как только танки опускали на сушу, они двигались дальше своим ходом. А самолеты надо было собирать. Испанские рабочие, помогавшие при разгрузке ценнейших военных материалов, работали самоотверженно, отказываясь от отдыха.

Сборку самолетов, как я уже напомнил, мы организовали в Лос-Алькасаресе. Наши механики и монтажники с помощью

советских специалистов делали чудеса: первые 30 самолетов они собрали в рекордный срок. Работа не прекращалась ни на минуту, пока последний самолет не был испытан в воздухе.

Командующий республиканскими ВВС выразил сердечную благодарность Советскому правительству за братскую помощь.

— Советский Союз прислал нам не только первоклассную технику, — продолжал генерал. — По нашей просьбе он направил в Испанию пилотов, наземный технический персонал, вооружение, боеприпасы… Впервые я познакомился с советскими лётчиками-добровольцами в день их прибытия на испанскую землю.

Это была волнующая встреча, никогда она не изгладится из моей памяти. Приехали ребята крепкие телом и сильные духом. Военно-воздушный атташе при советском посольстве полковник Борис Свешников, который с первых же месяцев войны стал моим прекрасным помощником и другом, представил меня летчикам, сказал им, что они входят в мое подчинение как командующего испанской республиканской авиацией. В ходе войны меня восхищали их дисциплинированность, готовность драться до последней капли крови. Их мужество было помножено на отличное владение техникой, оружием.

Игнасио Идальго де Сиснерос поделился с нами своими впечатлениями о трудном времени, которое переживали мадридцы.

— В критические дни защиты Мадрида, — сказал он, — авиация противника как на фронте, так и над столицей летала беспрепятственно. Республиканцам не хватало самолетов. Фашистские самолеты могли спокойно разгуливать в мадридском небе, подвергали город бомбардировкам и обстрелам. Но вот 5 ноября 1936 года первые эскадрильи из 30 советских истребителей поднялись с аэродрома в Альбасете и взяли курс на Алкала-де-Энарес. Они приземлились на аэродроме Алкала к вечеру и тут же стали готовиться к первому боевому вылету в столичное небо. Я прибыл в Мадрид. Утром 6 ноября, как обычно, над городом появились немецкие «юнкерсы». Их сопровождала эскадрилья итальянских истребителей «фиат». Они намеревались бомбить и обстреливать столицу и позиции республиканских войск на ее окраинах. Сирены еще звучали над городом, предупреждая о воздушной тревоге, когда над Мадридом появилась группа самолетов с красными эмблемами республиканской авиации. Смелые, сильные и ловкие летчики устремились навстречу фашистским самолетам. Невозможно словами передать мои чувства при этом зрелище. То, что увидели в то замечательное утро мадридцы, никому и никогда не забыть.

Все происходившее было грандиозно: с протяжным и нарастающим рокотом моторов наши истребители бросились почти в вертикальном пике на «юнкерсы». И фашисты не смогли сбросить свои бомбы.

Не слыша привычных взрывов бомб, население Мадрида поняло: произошло что-то новое, неожиданное. Покинув убежища, люди высыпали на улицы. Это были те люди, которые жили в страхе, страдали, не имели сил, чтобы защитить себя и свой город от бомбардировок.

— С непередаваемым восторгом я вместе с мадридцами следил за первым воздушным боем над столицей, — продолжал Сиснерос — Мы видели акробатические фигуры пилотажа, боевые развороты наших истребителей. Не стихал гул пулеметных очередей. «Юнкерсы» яростно оборонялись, но были в замешательстве.

Республиканские летчики метким огнем снимали с неба первый, второй, третий, четвертый бомбардировщик. А потом еще четыре подбили. И девятый вогнали в землю за чертой Мадрида. Остальные начали удирать. Их преследовали наши истребители. Со слезами на глазах мадридцы провозглашали здравицы в честь своей защитницы — авиации. И с еще большим воодушевлением и восторгом жители Мадрида провозглашали здравицы в честь Советского Союза: «Вива Русия!»

А я-то был убежден, что удалось сохранить в тайне поставки нам советских самолетов.

Далее командующий республиканскими ВВС сказал:

— С того ноябрьского дня соотношение сил в воздухе на некоторое время изменилось. Свои налеты противник обеспечивал уже не только усиленным прикрытием истребителей, он предпринимал целый ряд других мер предосторожности… Население Мадрида окрестило новые советские истребители ласковым словом «чатос» — «курносые».

— Получая из Советского Союза материальную часть, — отметил командующий, — мы испытывали острые трудности — не имели кадров летного состава.

— Советские товарищи помогли нам быстро и эффективно разрешить и эту проблему, — подчеркнул он. — Мы отправляли в Советский Союз наших курсантов.

Каждую группу возглавлял офицер испанской авиации. Курсантов отбирали из числа лучших бойцов на фронтах. Обычно срок обучения не превышал шести месяцев. Питомцы советских авиашкол возвращались в Испанию прекрасно подготовленными пилотами, наблюдателями, штурманами, стрелками-бомбардировщиками… С первого дня прибытия они включались в

боевые экипажи.

Игнасио Идальго де Сиснерос отметил также, что в начале войны молодые испанцы обучались летному делу в школах французской гражданской авиации.

— Но это обучение, — сказал он, — стоило нам очень дорого и не давало желаемых результатов. Вскоре мы отказались от услуг официального Парижа. Другим источником пополнения наших кадров были авиашколы, созданные в Лос-Алькасаресе, Мурсии и Аликанте. Но только обучение наших курсантов в Советском Союзе разрешило проблему республиканских летных кадров.

К нам прибывали из СССР летчики-добровольцы, чтобы поднять в воздух наши самолеты, но если у нас оказывался свой, испанский летчик или стрелок-бомбардир, то он занимал свое место в строю. Хочется особо отметить, что советские товарищи проявляют пламенный интернационализм, очень уважительно относятся к испанским людям, к нашим демократическим традициям и обычаям. С первых же дней они энергично принялись за подготовку наших парней. И наши молодые пилоты сумели достойно заменить советских летчиков на всех постах экипажа эскадрильи. Если в первых двух эскадрильях, прибывших в Испанию, персонал был на 90 процентов советским, то со временем этот процент становился меньше и меньше, а в середине войны пропорция была почти равной.

Командующий рассказал нам, что он довольно близко соприкасался с советскими людьми и лично принимал участие во всех мероприятиях, связанных с советскими поставками самолетов и их боевыми действиями. — Вот почему, — подчеркнул Сиснерос, — я могу говорить не только о героических делах советских людей в воздухе, но и об их примерном поведении на земле. Я имею право утверждать перед всем миром, что советская помощь совершенно бескорыстна.

Мы сознаем, что советским людям эта помощь стоит жертв. Десятки ваших прекрасных летчиков пали смертью храбрых в огненном небе Испании. Они отдали свои жизни во имя свободы испанского народа и навеки остались лежать в нашей земле. Их имена, их ратные подвиги никогда не померкнут в памяти рабочего класса, всех людей трудовой Испании.

Позже мы узнали мнение и руководителя Харамского сражения Висенте Рохо о том, какую роль сыграла авиация в этом сражении. Напомню, что в результате сражения на берегах Харамы был спасен Мадрид.

— Республиканская авиация, — сказал он, — осуществляла тесное взаимодействие с наземными войсками. В некоторые

моменты сражений оно играло решающую роль. Дрались пилоты в тяжелых условиях численного превосходства противника. Они проявляли беспримерный героизм, во имя победы шли на самопожертвование.

Висенте Рохо сослался на такой пример. Однажды истребителям удалось пять раз подряд за день сорвать бомбардировки боевых позиций республиканских частей. В небе над рекой Харамой утром, днем и вечером авиация прикрывала наземные войска. Много было воздушных боев, разыгрывавшихся на глазах республиканских бойцов. В некоторых из этих боев участвовало более сотни самолетов (в истории авиации это были первые воздушные бои такого размаха).

Мужество, с которым пилоты бросались в атаку и сбивали самолеты противника, вызывало в наземных войсках чувство боевого соревнования.

— Боевые действия наших летчиков, — сказал Висенте Рохо, — перекрывали все нормы. Нередко они делали по семь вылетов в день и каждый раз вели воздушный бой. Битва на берегах реки Харамы потребовала от нас, в том числе и от летного состава, большого напряжения сил, нервов и жертв.

Возвращаясь к нашей первой встрече и беседе с Игнасио Идальго де Сиснеросом, хочется отметить ее доброжелательный тон, ясность и четкость суждений.

После официального знакомства командующий ВВС пригласил нас на ужин. А потом был зачитан приказ о зачислении нас добровольцами в военно-воздушные силы республиканской армии. Из двух наших групп сформировали две эскадрильи. Одну возглавил Иван Девотченко, другой командовать было доверено мне.

А на следующее утро на автомашинах мы направились на юг Испании. До Аликанте ехали вместе с группой Ивана Девотченко, а потом наши пути разошлись.

Далеко позади остались апельсиновые и оливковые плантации. Солнце палило нещадно. Даже встречный ветер не освежал, а иссушал. Через час-другой езды местность вокруг напоминала выжженную пустыню. Море, видневшееся вдали, тоже казалось раскаленным.

Вдоль берега неожиданно появились холмы. Они выглядели как бы снежными.

— Что это? — спросил я у переводчика.

— Соль. Соляные разработки.

— Из морской воды?

— Да-да. Хотите посмотреть?

И уже не спрашивая нас, считая интерес за желание,

переводчик бросил несколько слов шоферу. Тот свернул к берегу моря.

Через несколько минут мы очутились в пекле. Жарища среди слепящей белизны стояла несносная. Снежные холмы оказались буртами соли. Низкое побережье было разбито на множество прямоугольников — бассейнов. Одни, видимо, лишь недавно заполнены морской водой, в других она почти испарилась под солнцем, а в третьих поблескивала затвердевшая соль. В тех бассейнах, где соль затвердела, работали люди. Одни сгребали высохшую соль, другие набирали ее в корзины и тащили к транспортеру, ссыпавшему ее в бурты.

Все работы, кроме буртовки, велись вручную. Специальной одежды рабочие не имели, если не считать тряпок, которыми обертывались лица и головы. А на ноги были навернуты лохмотья.

Воздух насыщала соляная пыль. Она проникала всюду, ветер ее гнал, будто поземку.

Нам казалось, что в таких тяжелых условиях больше двух часов не проработаешь. Шофер через переводчика объяснил, что рабочий день сократился до шести часов только после провозглашения республиканского строя. Заработки значительно увеличились. Раньше здесь трудились по 12–14 часов, а получали несколько песет.

Хотя на промысле мы находились недолго, всю дорогу до Аликанте чувствовали во рту привкус соли, а кожа зудела и чесалась. Даже после горячего душа на губах все еще ощущался соленый привкус.

В Аликанте пустыня отступила. Мы оказались в белом городке — модном и людном курорте. Его освежали и украшали пальмы, лавры и душистые лимонные деревья.

Предполагая, что на обед нам снова подадут «сладкий рис», мы запаслись хлебом, сыром, апельсинами. Однако нас ждало приятное разочарование: официанты предложили меню. Мы выбрали салат, бифштекс с яйцом, помидоры, заказали фрукты, вино. Кормили нас в ресторане по талонам, которые в городской комендатуре на наши экипажи получил переводчик.

Когда спала жарища, здорово изнурявшая всех, особенно нас, северян, мы выехали из Аликанте на аэродромы: я со своей эскадрильей — в Лос-Алькасарес, Девотченко — в Сан-Хавьер. Расставание с ребятами Ивана Девотченко опечалило нас. С ними мы успели не только подружиться, но и сродниться.

Прощаясь с летчиками эскадрильи своего друга, я словно отрывал от своего сердца частичку того самого дорогого, что называется простым и великим словом — Родина. Незаметно, еще

не отдавая себе отчета, мы уже тосковали по ней. Потом это чувство стало необычайно острым.

Небольшой городок Лос-Алькасарес встретил нас приятной сухой предвечерней прохладой. Здесь нас ожидали товарищи, с которыми предстояло работать и воевать. Первым представился начальник штаба эскадрильи, он же переводчик:

— Капитан Кригин.

После секундной паузы добавил:

— Михаил Викторович.

— Русский?

Улыбнувшись, мой собеседник ответил:

— Да!

Я долго вспоминал про себя имена знакомых мне летчиков, но фамилии Кригин так и не припомнил…

Начальник штаба познакомил нас со своим заместителем Маркесом, с инженером эскадрильи капитаном Лопесом, инженером по вооружению лейтенантом Луисом, капитаном Мануэлем — начальником по снабжению, врачом капитаном Франсиско. Ну а когда представили четырех наших русских техников, то официальность встречи сама собой нарушилась. Мы попросту обнялись и расцеловались.

Затем М. В. Кригин доложил о работе, проделанной личным составом эскадрильи, и ориентировочном плане на ближайшие дни. При первой же встрече и в беседе с начальником штаба я убедился, что он хорошо подкован в летном деле.

Перед нами поставили основную задачу — обеспечить сборку самолетов И-16, их облет, привести эскадрилью в полную боевую готовность. Ну и естественно, предстояло распределить летный и технический состав по звеньям и экипажам.

В докладе начальника штаба меня, честно говоря, взволновало одно обстоятельство. Инженерный, технический и обслуживающий состав эскадрильи — испанцы. За исключением инженеров, это были молодые парни. Даже моложе нас, хотя самому старшему среди советских пилотов еще не исполнилось четверти века. Окончили испанцы техническую школу, изучали там старую материальную часть. Истребитель И-16, его эксплуатацию «знают очень слабо». Эти слова Кригина я понял так: «совсем не знают».

Конечно, они будут изучать «москас» в процессе сборки и облета. У инженеров имелся свой отработанный план на этот счет, Я ознакомился и с ним. План показался мне четким. Он был составлен с точным прицелом: за период монтажа и облета И-16 техники, инженеры и другие работники обслуживающего персонала должны научиться грамотно эксплуатировать наши

самолеты. Им помогали четыре советских техника, которые остались в эскадрилье на несколько дней. А группа товарищей, в которой работала эта четверка, уже выехала на Родину.

— Кто, кроме вас, начальник штаба, знает русский? — спросил я Кригина.

— Пожалуй, никто.

Мне очень захотелось крепко почесать затылок.

— Командование ВВС приказало мне выполнять обязанности и начальника штаба, и переводчика, — сказал Кригин.

— Вы уже говорили… Один на всех…

— Что делать, Александр Иванович…

Да, работать, а тем более воевать, когда не понимаешь языка испанца-техника, трудно. Даже когда летчик и техник говорят на одном языке, взаимопонимание приходит не сразу. Я имею в виду такое взаимопонимание, когда пилот и его наземный помощник угадывают мысли друг друга с полуслова. А тут — нам известно не более пяти испанских слов, а нашим испанским товарищам по оружию столько же русских.

Оставалось одно — надежда на наше огромное желание изучать испанский язык и желание испанских друзей овладеть необходимым минимумом русских авиационных — и не только авиационных — терминов. Своим главным лингвистом и связующим человеком мы считали Михаила Викторовича. И не ошиблись. Он помог сравнительно быстро установить деловые, товарищеские отношения, взаимное доверие между советскими летчиками и испанскими специалистами. Без этого я не мыслил себе успеха в нашей совместной боевой работе.

Отдохнув с дороги, мы прибыли на аэродром утром. Знакомлюсь с техническим персоналом. Распределяю летно-технический состав по звеньям и экипажам.

Начальник штаба Кригин быстро построил инженеров и техников, весь обслуживающий персонал. Нельзя было не почувствовать, что испанские товарищи дисциплинированы. Приняв доклад начальника штаба, представляю летчиков. Затем Михаил Викторович зачитал приказ командующего ВВС Испанской республики о создании нашей эскадрильи и назначениях на должности. Приказ по эскадрилье о распределении летно-технического состава по экипажам и звеньям объявили всем присутствующим.

— Командир эскадрильи — Алехандро, техник — Хосе Мария Родригес…

Послышалось:

— Си! (Я!)

Из строя вышел одетый в синий комбинезон юноша.

Щупленький, ростом не более полутора метров. Я был весьма удивлен. Очевидно, вид у меня был несколько оторопелый. Хосе мой взгляд, наверное, не понравился. Он стал быстро, но с достоинством что-то говорить начальнику штаба. Из всего я хорошо запомнил слово «хефе» — командир.

— Пусть командир не смущается, что я молод и мал ростом. Мне скоро будет восемнадцать, — перевел Кригин. — Великанов, как хефе, у нас в роду не бывало. Но я неплохо учился. Это может подтвердить инженер Лопес. А рост… Мне будет легче других пролезть в самолете туда, куда высокий парень просто не доберется.

— Хосе меня неправильно понял, — постарался поправиться я.

И переспросил:

— А как скоро вам исполнится восемнадцать лет?

— В конце осени нынешнего года.

— Что ж, будем чествовать вас. Уверен, что мы хорошо сработаемся, будем друзьями.

Кригин перевел мои слова.

Вспыхнув, Хосе опустил глаза, занял свое место в строю позади меня, как и полагается технику.

Что ж, мы действительно подружились с Хосе. И крепко, навсегда. Он оказался трудолюбивым, инициативным, способным техником. Ни разу моя машина не простояла в неисправности, никогда ни один агрегат не барахлил в воздухе. А насчет возраста Хосе сам подкорректировал себя, признавшись потом, что только в марте 1938 года ему исполнится семнадцать лет.

Впрочем, мой инцидент с Хосе был единственным при распределении техсостава по экипажам и звеньям. Наконец в соответствии с боевым расчетом эскадрилья выстроилась по экипажам и звеньям. Я поздравил личный состав с созданием новой истребительной эскадрильи республиканских ВВС, выразил уверенность, что мы без промедления соберем и освоим самолет И-16, сплотим эскадрилью в отличное боевое подразделение и в боях с фашистами с честью оправдаем доверие, оказанное нам правительством Испанской республики.

От испанцев выступил инженер Лопес. Он заверил, что бойцы сделают все от них зависящее и быстро освоят новую технику.

— Дружба между нами священна! — закончил Лопес.

Началась сборка самолетов, доставленных морем в порт Картахена, где базировался испанский флот. Сначала, по сути дела, велись практические занятия, на которых технический состав под руководством наших техников осваивал материальную часть машин.

Первые самолеты собирали русские техники, а испанцы помогали. Им объясняли каждый этап. Затем техники-испанцы сами стали собирать машины, а наши помогали им советами, консультациями. Наиболее сложный процесс — подготовку к облету — проводили вместе.

И вот настал день, когда первые два боевых самолета И-16 были собраны, моторы опробованы. Первый полет я решил провести сам. Надо сказать, что Хосе, мой юный техник, волновался, пожалуй, больше, чем я. Юркий, с раскрасневшимся лицом и горящими от возбуждения глазами, Хосе сам походил на «москас», упрямо, до последней минуты что-то высматривал, щупал, протирал.

Не выпуская из рук тряпичных концов, он со всей серьезностью доложил:

— Машина к облету готова!

И совсем по-мальчишески шмыгнул носом. Поблагодарив его, я забрался в кабину, привычно уселся, поводил ручкой управления, потом педалями, проверяя работу элеронов, поднял руку: ко взлету готов.

Пусть это был лишь облет, но я впервые поднимался в небо Испании, да и волнение всех присутствовавших на старте — и тех, кто собирал машину, и летчиков — передалось мне.

Мотор работал хорошо. Выруливаю на взлетную полосу. Оглянувшись, вижу лишь столб пыли, окутавший моих провожатых. Смотрю на небо — глубокое, необыкновенной синевы, такой, что кажется странным, почему это на нем не видно звезд. И иду на взлет.

Машина побежала легко. Беру ручку на себя и чувствую, как вроде бы ослабевает шум мотора, а самолет выезжает на идеально гладкую дорогу.

Взлетел.

Самолет ведет себя хорошо. Регулировка отличная. Выхожу на прямую. Бросаю ручку управления. Машина продолжает идти ровно, не валится, не зарывается, не вздыбливается. Право, отличная регулировка! Проверяю действия рулей. И-16, действительно, подобен маневренной и быстрой ласточке, как назвал этот самолет Валерий Павлович Чкалов, наш прославленный испытатель. Мотор на всех режимах работает прекрасно. Показания приборов — в норме.

Затем я нажал на гашетки. Пулеметы стреляли безотказно. Но это было еще не все. Следовало проверить самолет на перегрузках. Проделываю серию фигур высшего пилотажа. И тут матчасть не подвела. Можно идти на посадку. Над аэродромом на высоте 400 метров несколько раз выпускаю и убираю шасси. Все

идет как по маслу. Покачал крыльями, мол, все в порядке, не волнуйтесь, друзья! Выпускаю шасси и захожу на посадку. И при посадке на малой скорости самолет ведет себя безупречно.

Подруливаю к толпе на старте. Выключаю мотор. Расстегиваю и стягиваю с головы шлем. Посидел секунду. Все-таки я волновался. Спрыгнул на твердую, прокаленную солнцем землю. К машине быстрым шагом шли Кригин и Лопес. Но Хосе обогнал их, бросился ко мне.

— Буено! Хорошо! Буено, Хосе, — твердил я, обнимая своего техника.

И тут увидел в его руках раздерганные концы ветоши: крепко же поволновался юноша. Мне бы ничего не стоило подхватить его и поднять на руки, но я не сделал этого, боясь обидеть в нем мужчину, гордого своим участием в большом деле укрепления военно-воздушной мощи республики.

Вскоре нас окружила шумная толпа. Все поздравляли меня с облетом первой в эскадрилье машины.

Потом Михаил Викторович рассказал, что испанские товарищи с большим вниманием следили за облетом.

— Только после пилотажа, прохода над аэродромом, выпуска и уборки шасси, когда вы покачали крыльями, — улыбнулся Кригин, — напряжение спало, волнение разрядилось восторгом, криками «Ура!», «Вива Русия!».

Первый облет придал испанским товарищам из технического персонала уверенность в своих силах. Они участвовали в сборке И-16 впервые. Это являлось немаловажным фактором. Безукоризненная работа машины показала, что испанские техники могут в короткий срок изучить самолет и грамотно его эксплуатировать.

Качать командира эскадрильи, то есть меня, не решились, зная, что я пристрастен к воинскому порядку. Зато моему юркому Хосе досталось. Увидев сигнал «все в порядке», товарищи начали поздравлять Хосе: и руки жали, и в объятиях тискали. А едва я коснулся колесами земли, Хосе перышком взлетел в воздух, подбрасываемый сильными руками друзей.

— То-то он подбежал ко мне такой разгоряченный, — рассмеялся я, выслушав Кригина.

— Отлично вел себя в воздухе «москас», — заметил Михаил Викторович. — А ведь И-16 не такая уж простая машина.

Вторым поднялся в воздух командир звена, мой первый заместитель Платон Смоляков. И этот облет прошел без сучка без задоринки.

Уставшие больше от волнения, вызванного облетом машин, чем от работы, мы вернулись вечером в городок. Здесь я

ознакомил руководящий состав эскадрильи с планом действий на ближайшее время. Сборка, облет самолетов и пристрелка вооружения на облетанных машинах — таковы были главные задачи.

Мы уже могли в случае опасности защитить себя от воздушного нападения. Пока установили вылет «по зрячему», иными словами по оповещению дежурного, увидевшего самолеты противника. Естественно, что не самооборона была нашей целью. С начальником штаба М. В. Кригиным я отправился в Картахену на командный пункт противовоздушной морской обороны. Отсюда нам сообщали о появлении франкистских самолетов в районах прикрываемых истребителями объектов. Мы решили наладить взаимодействие с наблюдательными постами моряков, согласовать сигнализацию, обеспечить надежную связь.

По дороге Михаил Викторович рассказал мне о людях, обеспечивающих инженерно-техническое обслуживание эскадрильи. Ребята оказались замечательными. Представляли они почти все провинции Испании. Оружейники во главе с инженером Луисом прибыли, например, из Астурии. Большинство работало там на военных заводах.

— Я, пожалуй, не вспомню ни одного испанца из нашей эскадрильи, — сказал Кригин, — у которого отец, брат или другой ближайший родственник не сражался бы в рядах республиканской армии.

Приятно было услышать, что инженеры и техники эскадрильи имеют авиационное образование. До назначения сюда, в Лос-Алькасарес, они сражались с мятежниками в наземных войсках. Большинство наших испанских товарищей по эскадрилье — члены Коммунистической партии Испании…

— Да, Александр Иванович, — немного насупившись, проговорил Кригин, — хотелось бы рассказать вам и о себе… Работать ведь нам вместе… Лучше вам обо мне услышать от меня. Тогда не останется неясных вопросов, недоразумений в наших отношениях.

— Разговор, видно, не очень короткий?

— Пожалуй…

— Давайте, Михаил Викторович, отложим его до вечера. Торопиться-то некуда.

— И то верно, Александр Иванович.

Наша машина достигла Картахены. Мы увидели ковш бухты с кораблями и море. Всем своим обликом город походил на крепость. Впечатление усиливали горы, с трех сторон окружившие его.

— Похоже, строители думали не о том, кто здесь будет жить,

а о том, как лучше оборонять эту морскую базу, — заметил я.

— Вы не ошиблись. Действительно, Картахена имеет богатую военно-морскую биографию, — сказал Кригин. Он поведал много интересного и поучительного из истории этого города на берегу Средиземного моря.

Я вспомнил книги, в которых рассказывается об этой крепости.

Картахена основана примерно 2300 лет назад. Тогда она являлась важным центром карфагенских владений. Через Картахену, или Новый Карфаген, начал свой поход на Рим Ганнибал. Тот самый, что со своей армией перевалил через Альпы и нанес римлянам поражение при Каннах. А девять лет спустя римлянин Спицион взял реванш — захватил Картахену. И шесть веков Испания находилась под сапогом Рима. Затем арабы овладели Иберийским полуостровом и господствовали здесь до конца XV века. А когда арабов изгнали из Испании, Картахена вошла в состав Кастилии.

На протяжении двадцати с лишним веков этот город-порт играл большую роль в жизни страны. Картахена являлась лучшей естественной гаванью Испании на побережье Средиземного моря. Город возник на берегах бухты, укрытой от ветров. Порт всегда был надежным убежищем для кораблей.

Я уже видел некоторые из городов Испании. Картахена предстала мрачнее других. Ее узкие кривые улочки, старинные здания с толстенными стенами, седые от времени, душные от зноя и серые от пыли, напоминали, что она не похожа на Барселону, Валенсию. Ни широких набережных, ни роскошных пальмовых бульваров. Передо мной раскрылся суровый город-крепость. Здесь проще отыскать приметы глухой старины, нежели черты современности.

Поделившись своими впечатлениями с Кригиным, я спросил:

— Почему это так?

— Еще с конца прошлого столетия главной военно-морской базой страны считают Эль-Ферроль, что на берегу Атлантики. Военные чины утверждали: Картахена отжила свой век. Оказалось же, что не отжила. Теперь она вновь стала базой военно-морского флота.

Картахена поражала контрастами. Рядом с респектабельной автомашиной — «Испано-Сюизой», — будто не замечая ее, двигался мелкими шажками ослик, впряженный в неуклюжую тележку. На улице Кайя-Майор мы подъехали к зданию, где располагалось командование базой.

Оформив пропуска, мы с Кригиным прошли к начальнику штаба базы. Он ведал также обороной порта и кораблей в гавани.

После несколько церемонного знакомства мы занялись делом: отрабатывали план взаимодействия, обсуждали вопросы, связанные с системой оповещения. Начальник штаба показал расположение постов наблюдения.

— С момента обнаружения самолетов противника в районе первых постов оповещения, — сказал начальник штаба, — до их появления над целью в вашем распоряжении 20–25 минут.

Сделав несложный расчет, я ответил:

— Времени нам хватит. Мы сможем перехватывать самолеты врага в восьми — десяти километрах от города. Высота две тысячи — две тысячи пятьсот метров будет достаточна?

— Да, — ответил начальник штаба. — Бомбардировщики противника идут обычно ниже.

— Вот и отлично!

Потом мы договорились, что моряки соединят КП моряков и КП эскадрильи прямой телефонной связью. И на этом расстались.

В городе не задерживались. Тянуло на аэродром — хотелось узнать, как дела со сборкой.

Она шла полным ходом. Уже шесть И-16 были готовы встретить самолеты противника.

Вечером Михаил Викторович пригласил меня к себе. Минуты две-три мы сидели молча на веранде. Ее окружали кусты лавра, митра и апельсиновые деревья.

Они сильно пахли на вечерней заре. Почти без привычных для нас, северян, сумерек пала ночь. В небо взмыла крошечная, но очень яркая луна.

Несколько смущенный молчанием Кригина, я поднялся и прошелся по веранде. Мои шаги как бы прервали его молчание.

— Задумался… Извините, Александр Иванович.

— За что? Может, просто отложим разговор…

— Нет. Чего же откладывать…

Кригин не спеша, как бы взвешивая каждое слово, принялся рассказывать о своей жизни.

Мы, люди, связанные с Родиной прочнейшими, хоть и невидимыми нитями, даже когда находимся за ее пределами, с большим трудом можем понять человека, когда-то по своей воле оборвавшего связи с Отчизной и теперь глубоко страдающего.

Родом Кригин с Дона. Из казаков. Земляк командира звена нашей эскадрильи Ивана Панфилова. Отец Кригина служил не в казачьих частях, а на флоте. После смерти отца его друзья устроили Михаила в морской кадетский корпус. Потом — в военно-морское училище. По окончании училища служил на Балтике. В ту пору русская армия стала получать первые самолеты. По личной просьбе Кригина направили в школу

летчиков-наблюдателей, а затем и в школу летчиков. В годы первой мировой войны Михаил воевал на разных фронтах. К началу гражданской войны он командовал авиаотрядом моряков.

Тяжелая болезнь приковала его к постели. К нему, в донскую станицу, явились непрошеные гости.

— Ко мне пришла группа офицеров. Старший по званию предъявил ультиматум, — вспоминает Кригин. — Или с нами, или суд офицерской чести — и попадешь под трибунал. — Кригин проговорил это глухо, будто выдавливая из себя слова. — Теперь хорошо сознаю: тогда я струсил. Не от жажды жизни во что бы то ни стало, а от непонимания происходящего. И покатился вниз. А кое для кого покатился вверх — к концу гражданской войны командовал авиацией у Врангеля. Исподличался перед Родиной. Только ведь это не сразу осознал.

Но все-таки кое-что Кригин понял. В конце гражданской войны вернулся на флот. Назначили вторым помощником на флагманском корабле. Том самом, на котором после разгрома Врангель бежал в Турцию. Его интернировали. Ему удалось перебраться во Французское Марокко, затем в Испанское. Работал шофером-ассенизатором.

— Времени на чужбине для раздумий о жизни у меня было более чем достаточно… — с горькой улыбкой продолжал свою исповедь Михаил Викторович. — В Испанском Марокко познакомился с летчиками. Опять жизнь вроде потянула меня вверх. Попал в личные пилоты к одному генералу. Облетал вместе с начальством всю Европу. Работал по приемке купленных самолетов в Италии, Франции, США. Были и положение, и деньги… Но Родины не было. Что ни ночь — вижу во сне родную станицу, Дон… Быстрый тихий Дон, кусты ивняка по-над берегом. И как под ветром ивняк глядится серебряным. Почувствовал — не могу так жить. Хоть в петлю. Перед мятежом я служил в одной из авиационных частей в чине капитана. Когда услышал первые сообщения о мятеже, долго не раздумывал, сразу же с двумя товарищами-испанцами перелетел на сторону республиканцев. Если не у себя, в России, так хоть здесь решил воевать за народное дело…

Я знал, что Михаил Викторович с первых дней мятежа оказался на стороне тех, кто защищает правое дело трудовой Испании. Совершил более сорока боевых вылетов. Бомбил войска, военные объекты франкистов. Был тяжело ранен в воздушном бою. Выйдя из госпиталя, служил в штабе ВВС республики.

Перед нашим приездом Кригину стало известно, что в эскадрилью со смешанным составом, где летчики — русские, а техники — испанцы, нужен человек, знающий испанский и

русский языки.

— Для меня будет счастьем работать вместе с вами, — сказал мне Кригин[1].

— Спасибо за доверительный разговор, Михаил Викторович.

— Все мои силы, весь мой опыт и знания — ваши… товарищи, — сказал Михаил Викторович.

Исповедь Кригина дышала искренностью. Ничего он не утаил, сказал обо всем прямо.

Мы работали с Михаилом Викторовичем достаточно долго. И ничего, кроме хорошего, сказать о нем не могу. В том, что эскадрилья быстро вошла в строй и в дальнейшем успешно вела боевые действия, есть частица и его труда.

Ранним утром я встретил Кригина на аэродроме. В широких прорезях его глаз улавливаю добрые искорки. Михаил Викторович вглядывался в новенькие, только вчера собранные самолеты.

— Ребятам пришлось немало пролить пота в Лос-Алькасаресе, — сказал Кригин, протянув руку в сторону взлетной площадки, где расправили свои короткие крылья И-16. Ощущался запах свежей краски: металлические части этих самолетов три-четыре дня назад распаковали из заводских ящиков.

Нельзя было не согласиться с Михаилом Викторовичем. Действительно, техники, механики, инженер, оружейники вместе с летчиками, не считаясь со временем и отдыхом, самоотверженно работали. Раньше установленного срока они закончили сборку самолетов. Мы успели облетать их и пристрелять.

Я доложил в штаб ВВС: эскадрилья приведена в полную боеготовность. Оттуда последовал приказ:

— Продолжайте выполнять поставленную задачу: Картахену надежно прикрывать с воздуха.

Прикрывать… «А когда же в бой нас позовут?» — с надеждой взглянул я на небо, позолоченное солнцем. Хотелось быстрее заняться настоящим боевым делом там, в воздухе, куда устремлены крылья полюбившегося мне И-16 — машины, строгой в управлении, но послушной и безотказной, если понимаешь ее и живешь с ней в дружбе.

Перерывы между вылетами на патрулирование мы использовали для теоретической подготовки и оказания помощи испанским друзьям из технического персонала в освоении материальной части самолетов. Удалось выкроить время, чтобы погостить у Ивана Девотченко. Его эскадрилья базировалась на соседнем аэродроме — в Сан-Хавьере.

— Очень рад, дружище, что погостишь у нас, — сказал Ваня,

обнимая меня сильными руками спортсмена.

Слово «погостишь», пожалуй, не совсем точно выражает цель моего приезда в Сан-Хавьеру. Здесь кроме чаепития мы занялись неотложными делами. Установили прямую телефонную связь между обеими нашими эскадрильями. Отработали систему связи на случай массированных налетов противника на Картахену. Обменялись мнениями о тактических приемах, которые могут оказаться наиболее эффективными в воздушных боях на подступах к Картахене. Ведь прикрытие этого портового города — важного в оперативном и стратегическом отношении опорного пункта республиканцев — составляло нашу общую задачу. Выполнение ее требовало тесного взаимодействия обеих эскадрилий.

Возвратившись из Сан-Хавьеры, увидел грустные лица Хосе, Лопеса, других испанских ребят. «В чем дело?» — мелькнула мысль. Спрашиваю Хосе:

— Почему загрустил?

— Жаль расставаться с советскими техниками, — ответил он.

Вскоре мы сидели за столом, накрытым заботливыми руками испанских друзей. Казалось, что с цитрусовых плантаций, садов и виноградников на стол собраны лучшие плоды. Испанцы — наши коллеги по эскадрилье — произносили теплые слова в адрес сидевших рядом с нами четырех советских техников, отъезжавших на Родину. Они закончили свою работу, подготовили себе достойную смену из числа испанских товарищей.

Отъезжающим преподнесли памятные подарки. Пожелали им счастливого пути, благополучного возвращения на родную землю. Пожелания эти были очень сердечными. Испанские товарищи напомнили техникам, что франкистские, итальянские, немецкие корабли и подводные лодки усилили пиратские действия в нейтральных водах Средиземноморья, предательски нападают на советские корабли.

— Будьте осмотрительны в море. Вас ждут семьи, и мы искренне желаем, чтобы вы в полном благополучии возвратились к ним, — сказал Лопес, обращаясь к нашим техникам. — Нам нелегко расставаться с вами, ведь в каждом из вас мы видим доброго друга, учителя, бойца-интернационалиста.

…Вместе с начальником штаба и командирами звеньев эскадрильи я «путешествовал» по топографической карте, усеянной разноцветными знаками, обозначавшими расположения огневых позиций танковых, артиллерийских и пехотных частей противника. Особенно пристально мы всматривались в те знаки, которые обозначали вражеские аэродромы, где базируются

самолеты, поставленные мятежникам Италией и Германией. Оживленно мы обменивались мнениями о возможных вариантах предстоящих воздушных боев. Наш разговор нарушил дежурный по эскадрилье:

— На аэродроме товарищ Мартин… — доложил он. Уже при первой встрече на испанской земле с Е. С. Птухиным я узнал от него, что под псевдонимом Мартин советником комиссара республиканских ВВС работает Филипп Александрович Агальцов. Его приезд в нашу эскадрилью не был для меня неожиданностью. Мы готовились к крещению огнем, к воздушным схваткам. Вполне естественно, что советника комиссара ВВС республиканской армии не могло не интересовать положение дел в молодой, еще не обстрелянной эскадрилье, настроение ее людей, их запросы, чаяния. Филипп Александрович решил первым долгом познакомиться с летчиками, инженерно-техническим персоналом. Знакомство начал не в штабе, не за столом, а на местах, где находились люди.

Выше среднего роста, с густой каштановой шевелюрой, с бронзовым загаром на моложавом лице, по-спортивному подтянутый, Филипп Александрович идет от самолета к самолету, всматривается в новенькие И-16. Расспрашивает пилотов, как вели себя машины при облетах и пристрелке. В его голосе я не улавливаю той сухой официальности, которая свойственна начальникам, тянущимся к большим размерам власти. Тон его вопросов, разговора спокоен, деловит. Без жестов, без деланного пафоса и красноречия Агальцов отдает должное личному составу эскадрильи за бдительное дежурство в воздухе, за хороший порядок на аэродроме. Вместе с тем он с большой прямотой, тактом и знанием дела говорит о сложности задач, которые придется решать нам, летчикам, еще не нюхавшим пороха в испанском небе.

Ознакомившись с жизнью и бытом личного состава, с планом боевого дежурства эскадрильи, Агальцов высказал ряд очень полезных для нас пожеланий, внес некоторые коррективы в план культурно-массовой работы. Он пожурил нас за то, что со дня прибытия в Лос-Алькасарес мы работали без выходных.

— Война же, товарищ Мартин. Разве нам до отдыха? — пытался я как-то оправдаться.

— Война… Что ж, по-вашему, война — значит, из кабины не вылезай? Ненадолго хватит таких воинов, которые не умеют восстанавливать свои силы. И на войне надо жить разумно. Отдых обязательно следует организовать, тем более что обстановка пока благоприятствует.

— А когда на фронт, товарищ Мартин? — повторил я свой

вопрос, заданный ранее Е.С.Птухину.

— Командование считает, что положение на фронте несколько стабилизировалось… Затишье. Будете здесь выполнять задачи по прикрытию военно-морской базы и промышленных предприятий. В окрестностях Картахены — рудники по добыче цветных металлов. Объекты очень важные.

«Охранять объекты, конечно, надо, но нам и подраться по-настоящему хочется», — думал я про себя.

Вечером того же дня в присутствии нашего комиссара Мартина мы провели первое организационное собрание партийного землячества. Вопрос решали один — выборы председателя и двух его заместителей. Филипп Александрович нам пояснил:

— Партийное землячество — особая форма организации коммунистов, создаваемая лишь в интернациональных подразделениях интернациональных бригад. В этих подразделениях служат люди, принадлежащие к компартиям разных стран. Единая организация коммунистов оказалась бы разноязыкой, и осуществлять руководство ею было бы делом не простым. Поэтому в Испании мы создали свое партийное землячество. Задача партийного землячества — обеспечить авангардную роль коммунистов в боях, в труде. Место коммуниста — там, где требуется риск, где наиболее трудно и опасно, где необходим пример личной храбрости. «Коммунисты — вперед!» — этот клич времен Октябрьской революции, гражданской войны остается для нас, членов ленинской партии, незыблемым.

Так коротко и ясно была определена главная задача партийного землячества.

Председателем нашего партийного землячества единогласно избрали Ивана Алексеевича Панфилова — командира звена эскадрильи. Почему именно его? Мы знали, что он ранее избирался членом партийного бюро, накопил известный опыт партийной работы.

Ф.А.Агальцов рассказал нам об успехах, достигнутых советским народом за последнее время, о борьбе за законные права республиканского правительства, которую ведут наши дипломаты в Комитете по невмешательству.

Говорил Филипп Александрович и о том, как воюют испанские летчики и наши соотечественники. Тут же перед ним поставили вопрос, который я задавал Агальцову еще в штабе:

— Когда на фронт?

Филипп Александрович был терпелив и лаконичен:

— Мы о вас помним. Как только понадобится, отправим в

бой. Готовьтесь, тренируйтесь, а главное набирайтесь сил. Их вам понадобится много.

Что и говорить, мы внимательно слушали советы. Но кое-кому казалось странным предложение набираться сил, когда их у нас хоть отбавляй. Лишь впоследствии мы осознали всю правильность советов Филиппа Александровича.

После вопросов о положении на фронте стали интересоваться возможностями переписки с родными, получением газет. Филипп Александрович все обещал наладить.

Прощаясь с Мартином, я попросил его:

— Заезжайте к нам в Лос-Алькасарес почаще…

Агальцов разгадал мой «маневр»:

— Встречаться нам придется. И довольно часто. Но не в Лос-Алькасаресе. Думаю, вы здесь недолго задержитесь.

— Вот и отлично, товарищ Мартин!

Проводив Мартина, я почувствовал, что все мои товарищи по эскадрилье отнеслись к его советам, рекомендациям, указаниям с повышенным вниманием. «Все время быть начеку» — эти слова Мартина насторожили каждого.

Ни на один час я не ослаблял связь с испанскими моряками в Картахене, которую прикрывала наша эскадрилья.

Однажды с КП моряков телефон донес до меня одно слово:

— Тревога!

Мгновенно дежурное звено Ивана Панфилова поднимается в воздух. Берет курс на перехват фашистских бомбардировщиков, идущих на Картахену. Остальные летчики с завистью смотрят вслед панфиловцам. Но им не повезло. Они возвратились минут через тридцать. Хмурые.

— В чем дело?

— Самолеты противника ушли.

— Как ушли?

— Утекли, не выполнив задачи.

И так повторялось несколько раз. Не один раз бомбардировщики поворачивали от Картахены и Аликанте, едва наши машины поднимались в воздух. Не нюхом же они это чуяли. Значит, находились либо в городе, либо в окрестностях агенты «пятой колонны», а попросту — шпионы Франко…

Выполняя приказ Мартина, мы старались лучше организовать отдых летного состава. Нескладно, честно говоря, у нас это получалось. Не то было у ребят настроение, чтобы развлекаться. Но одно развлечение мы себе все же позволили. Видя, как я мучаюсь с проблемой отдыха, Михаил Викторович Кригин однажды спросил:

— Хотите посмотреть бой быков?

Мы сидели на койках вечером в городке Лос-Алькасаресе после холостого дневного вылета.

— Смеетесь… — парировал кто-то.

— Нет, — серьезным тоном сказал Михаил Викторович.

— Корриды отменены правительством. Война. Придет много зрителей, а фашисты тут как тут, — вступил в разговор Платон Смоляков.

— Вот и получится «коррида»… — улыбнулся Кригин.

Конечно, увидеть бой быков интересно. Не то, что прочитать роман «Кровь и песок» или даже посмотреть одноименный фильм с участием знаменитого киноактера тех лет Рудольфо Валентино. Мы забросали Михаила Викторовича вопросами. Романтика, окружавшая бой быков — это национальное в Испании зрелище, — взволновала нас. Тореадоры представлялись нам людьми необыкновенными, загадочными, сильными, смелыми, необычайно волевыми. Хладнокровие, собранность, умение держать в руках свои нервы в самые драматические моменты боя казались нам почти сверхъестественными.

Выслушав нас, Кригин продолжил:

— В ближайшее воскресенье в Мурсии состоится коррида. Уже собирают деньги на покупку быков. Весь сбор от продажи билетов и мясо быков пойдут в пользу беженцев — женщин и детей.

Но скептики не унимались:

— А билеты мы как достанем?

— Это же — в Мурсии!

Начальник штаба нашел утешительный ответ:

— Наш инженер Лопес еще совсем недавно считался лучшим тореро Испании. Вот его и попросим помочь достать билеты.

— Лопес — лучший тореро? — послышался голос Панфилова.

— Шутите, Михаил Викторович! — сказал Жора Шубин.

Оказалось, что Кригин не шутил. Инженер Лопес — чуть выше среднего роста, подвижный, веселый человек с намечавшимся брюшком — действительно, как подтвердили испанцы, еще недавно был одним из лучших тореро страны. Лопес от души хохотал, когда мы ввалились к нему поглядеть на него другими глазами, расспросить о бое быков, помочь нам попасть на корриду. Наш собственный тореро согласился достать нам билеты, показать и объяснить правила, приемы и весь церемониал корриды.

Собрали деньги. Лопес достал билеты. И вот мы едем в Мурсию на корриду.

Приехали рано, часа за три до начала представления Осматриваем достопримечательности Мурсии. Городок чист,

светел, зелен. Люди в нем ростом выше по сравнению с испанцами в других провинциях, отличаются горделивой осанкой. В благожелательности и гостеприимстве жителей убедились скоро. Остановили машину около одного из домиков, самого обычного, с палисадником, где поднимались пышные яркие цветы, и садом с апельсиновыми и лимонными деревьями.

Шофер вызвался вести несложные переговоры — попросить питьевой воды. Но к нашему удивлению, он задержался и вышел к нам вместе с хозяином.

— Добро пожаловать! — настойчиво приглашал нас к себе хозяин.

— Откажемся — обидим, — заметил негромко Кригин.

Коли так — пошли. В саду, в приятной тени деревьев, уже стоял стол, а на нем два запотевших кувшина — не с водой, а с вином. Рядом — вазы с фруктами. Так мы «погасили» час. Только наше твердое заявление, что на корриду нам надо попасть непременно, остановило хозяина от попыток задержать нас гораздо дольше.

Мы вышли к арене для боя быков. На площади перед ней толпа, шум, крики. Здесь царило настроение праздника. Яркие, пестрые наряды женщин под ослепительным солнцем. Выглядели они естественно и красиво. Возбуждение на площади перед ареной передалось и нам. Незаметно для себя мы заговорили громче, и руки наши начали жестикулировать чаще, а заглушаемые слова мы начали передавать мимикой. И право же, не реже остальных стали посматривать на закрытые еще ворота цирка.

Наконец двери распахнулись. Толпа хлынула в цирк. Наши места находились посредине амфитеатра, кольцом окружившего арену, покрытую ярко-желтым песком.

Видно отлично, но Лопес в ответ на благодарность заметил, что наше положение не из лучших. Несколько позже я понял, что бывший тореро слишком скромен и потому произнес слова: «Наше положение не из лучших».

Трибуны наполнились быстро. Гул голосов не утих, а усилился. Знакомые разговаривали теперь рядов через двадцать, каждый стараясь перекричать друг друга. Общение походило на соревнование по силе голосовых связок.

Желтая песчаная арена отгорожена от публики сплошным плотным деревянным забором. По кругу вдоль него со стороны арены сделано несколько закутков. Как объяснил нам Лопес, закутки служат защитой бандерильеро, когда во время боя он вынужден спасаться от разъяренного быка.

Наконец зазвучали фанфары. Открылись ворота, и на арену

выехали три всадника в старинных национальных костюмах, широкополых шляпах. За ними следовали тореадоры и бандерильеро. Зрители бурно приветствовали их появление. Раздались крики, свист, топот, на арену полетели цветы. Каждый зритель приветствовал своих любимцев. Особой чести удостоился тореадор, возглавлявший шествие. Высокий, стройный, изящно гибкий, он был одет в расшитый золотыми позументами традиционный костюм.

— Отличный тореро! — прокричал Лопес. — Гвоздь программы. Если, конечно, он в настроении и хорошей форме.

Трибуны постепенно утихали. И вот наступила гнетущая тишина, словно перед грозой.

Вдруг ворота распахнулись. На арену из темноты выскочил бык.

Грохнули трибуны; снова крики, свист, топот…

Проскочив почти на середину арены, бык остановился, озираясь исподлобья, глянул по сторонам, потом замотал головой и стал бить копытом в песок.

Сзади к быку подъехал пикадор на лошади, увешанной, как латами, толстой кожей. От нескольких уколов пикой по шее быка потекла кровь. Он зло обернулся к обидчику, но сбоку появился бандерильеро и, развернув красный плащ, стал на пути быка. Бык кинулся к нему, но, прикрывая бегство собрата, в стороне с развернутым плащом стал второй бандерильеро. Бык бросается то в одну, то в другую сторону, окруженный бандерильеро со всех сторон, и в конце концов приходит в ярость. Трибуны волнуются, кричат.

На арену выходит тореадор. Не тот, что шел первым, другой. Тяжело поводя боками, бык угрюмо, злобно глядит на приближающегося человека. Потом бьет копытами в песок, да так, что желтые фонтаны его летят высоко. Тореро тоже остановился, не дойдя до быка несколько шагов. Он стоит, поигрывая развернутым красным плащом.

Проходит секунда, другая, третья… Притихшие было трибуны разражаются громким ропотом:

— Эй, ребята, подтолкните его к быку!

— Посмотрите, может, кто прибил его ноги к полу?!

Под градом обидных реплик, словно под их нажимом, тореро медленно двинулся к быку. Тот стоит перед ним глыбой, выставив рога, и, крутнув головой, молнией бросается вперед. Тореро в мгновение ока прыгает в сторону, и черная туша пролетает мимо.

Попробовали мы зааплодировать ловкому тореро, а на арену понеслась брань, возмущенные крики.

— Разве тореро плох? — спросили мы у Лопеса.

— Он трусит. Боится быка. Это — козел, а не тореро, — ответил наш инженер. — Настоящий тореро никогда не позволит себе такого прыжка. Полшага, ну, шаг в сторону. А скакать от быка — никуда не годится.

Мы замялись.

То ли под действием возмущения зрителей, то ли придя в себя от неожиданного, молниеносного рывка животного, тореро начал действовать смелее. Снова и снова в бешеной ярости бык кидается на своего противника, и каждый раз его постигает неудача. Рога поддевают плащ, а за ним — пустота.

Зрители начинают постепенно оттаивать. Слышатся возгласы одобрения. Эта поддержка благотворно действует на тореро. Он начинает работать красивее, ловче.

Но вот тореро уходит к барьеру, оставляет плащ и берет бандерильи — короткие крючки, украшенные разноцветными лентами. Снова идет к быку. Тот следит за приближением человека. Видно, как животное подбирается, готовясь к рывку. Но тореро — весь внимание. Шаг, еще, еще… Бык бросается! Шаг в сторону — и, когда массивная туша проносится мимо, тореро вонзает ему в горб мышц за шеей две бандерильи. От боли бык снова взрывается яростью. Он опять пытается поддеть на рога обидчика. Снова две бандерильи вонзаются в него.

Минуту, и еще, и еще минуту продолжается игра человека со смертью. Но вот, подойдя к барьеру, тореро берет не бандерильи, а мулету и эспадо — шпагу. Уверенным шагом направляется к быку. Вот тореро в шаге от нацеленных на него рогов. Но, на мгновенье опередив животное, тореро легким и сильным движением вонзает шпагу в быка, чуть выше рогов.

Мы видим: ноги быка мелко дрожат, он качается, рушится на арену замертво.

Ликующие зрители повскакали со своих мест, в воздух, на арену полетели цветы, шляпы, береты. Тореро простили оплошность первых минут боя. Даже наш инженер Лопес выражал шумное одобрение.

Служители стали прибирать арену. Пятна крови засыпали песком. Трибуны сдержанно гудели. Зрители ели апельсины, курили, переговаривались, ждали выхода второго быка.

Опять открыты ворота. Гул стихает. Каков-то будет следующий бык? Но время идет, а быка нет. Зрители начинают громко проявлять недовольство. Быка нет.

Крики, свист… Слышится какой-то шум, и на арену трусцой выбегает этакое совсем мирное животное. Путь ему преграждает пикадор. Вместо того чтобы рассвирепеть от уколов пики, бычок

разворачивается на сто восемьдесят градусов и, помахивая хвостом, удирает. Зрителей это явно не устраивает. Крики,

свист, улюлюканье. Послышался один смешок, другой… Хохот охватывает ряды:

— Отпустите его на лужок!

— Пусть попасется!

— Не трогайте скотинку!

Мне казалось, что больше всех и заразительней всех смеялся наш Лопес. Он хохотал до слез. Потом стащил с головы берет, хлопнув им об пол, боком повалился на скамью и долго не мог произнести ни слова. Только потом, отдышавшись, сказал:

— Первый раз в жизни вижу такое. Кто выдумал пустить такого быка на арену? Или лучше не нашли? Война…

Так было или иначе, нам узнать не удалось. Служителям же ничего другого не оставалось как открыть ворота. Стремглав бык удалился с арены. Смех еще не стих, а в открытые ворота стремительно ворвался на арену третий бык. Именно ворвался и остановился, будто вкопанный.

Трибуны охнули от восхищения и замерли.

— Миурец[2], — не сказал, а как-то прошептал Лопес. Наверное, и ему редко приходилось видеть такую красоту. На арене стоял, словно специально давая себя осматривать, черный исполин с лоснящейся короткой шерстью.

«Не позавидуешь тореро…» — такая мысль, видимо, пришла в голову не мне одному: на трибунах воцарилось молчаливое ожидание. Глянул на Лопеса. Тот весь подобрался, словно ему сейчас надо было выходить на арену.

И бык показал себя. Едва первый бандерильеро появился на арене, он кинулся на него. Наперерез быку выскочил второй бандерильеро, отчаянно размахивая плащом. Но бык гнался за первым, удирающим со всех ног. В то же мгновенье, как бандерильеро скрылся за загородкой, раздался треск. Бык с маху ударил рогами в забор, да так, что осел на задние ноги.

Зрители засвистели, затопали.

На арене люди переменили тактику. Они выходили по нескольку человек, нападали сразу. Быку пришлось бросаться из стороны в сторону то за одним, то за другим своим противником. Животное как бы потеряло человека, видя, наверное, лишь непереносимый цвет трепещущих вокруг красных плащей.

Бык уставал. Один ошибочный рывок, другой…

На арену вышел тореро. Тот, шедший первым. Волна восхищения пронеслась по трибунам. Все поднялись, приветствуя любимца.

Тореро двинулся по кругу. Он шел мягким, пружинистым

шагом, гордо держа голову, удивительно красивый, сильный, смелый. В каждом его движении чувствовалась ловкость и собранность прекрасного спортсмена.

Левой рукой он упирался в бок, и через нее был переброшен плащ, правой приветствовал публику и одновременно раскланивался направо и налево.

Тореро сделал по арене почти полный круг. Как вдруг, именно вдруг, хотя каждый из присутствующих ожидал этого момента, бык сорвался с места и, набирая скорость, помчался на человека. Бык летел черной молнией, все ниже опуская голову, выставив вперед прямые, длинные кинжалы рогов.

Но тореро по-прежнему, словно прогуливаясь, шел по арене, приветствуя публику, замершую, затаившуюся, не видя, не желая видеть опасности. Настало мгновенье, когда страшное казалось неминуемым.

«Ну, конец! Смерть рядом! Оглянись! Не успеешь и мигнуть, как бык подденет тебя рогами, перекинет через себя и примется топтать ногами…»

Тореро легко повернулся, у него даже хватило времени плавным движением расправить плащ, и, когда бык налетел на него, тореадор отвел от себя плащ и неуловимым извивом корпуса отстранился от кинжального удара рога. Тореро не сделал в сторону ни шага, провел быка вплотную к себе.

— О-оо-ох! У-у-у-ух! — выдохнули трибуны.

Скорость быка оказалась слишком большой, а его удар пришелся в пустоту. Бык с задранной мордой побежал по арене, взрывая песок и подымая клубы пыли.

Да, зрелище было великолепным!

Долго не могли утихнуть трибуны, отдавая должное отваге, смелости, воле, выдержке и опыту тореадора.

Бык не собирался сдаваться. Но он уже не черный исполин. Он то ли сер, то ли рыж от песка и пыли, налипшей на взъерошенные, судорожно опадающие бока. Снова, не сделав ни шагу, а лишь двинув от себя плащ и почти незаметно изящно изогнувшись, тореро пропускает быка вплотную от себя. Еще и еще раз.

Трибуны ликовали, ревели, топали… Замирали, затаив дыхание, и опять ревели, топали, ликовали.

А на арене два живых существа продолжали смертельную схватку.

Тореро стоял легкий, казалось, непринужденный, улыбающийся, и солнце сияло на золоте позументов его костюма.

С каждым новым наскоком быка тореро действовал все опаснее, все тоньше, вызывая восхищенное ликование зрителей,

подогревая страсти.

Трибуны уже не ревут — стонут.

Взяв мулету и эспадо, тореро идет к быку. Тот бросается на человека, но тореро идет вперед, прямо на рога. Сошлись, как бы слились. Тореро словно замирает, поднявшись на носки, и вгоняет шпагу, а может, бык сам втискивает в себя сталь, в бугор мышц над опущенными рогами. И, подкошенный смертью, валится на арену, воздев коченеющие в судорогах ноги.

Тореро вскидывает руку.

Все повскакали с мест, в воздух на арену летят цветы и шапки. Неистовое ликование победы человека над яростью животного.

— Тореро сегодня был в ударе! — твердит Лопес. — Блестящая работа.

А тореро, радостный, возбужденный боем, легкий и гордый, вновь по кругу обходит арену, с достоинством раскланиваясь и возвращая на трибуны шляпы, береты, пилотки, цветы, счастливый выпавшей на его долю удачей и польщенный почетом.

Зрелище окончилось.

По дороге домой у нас разгорается спор. Не о тореро. Он был великолепен. О смысле убийства быка. Но чем дальше в чащобу доводов «за» и «против» мы забирались, тем туманнее становился предмет спора: надо ли убивать смелого, честного бойца-быка. Наверное, следовало лишить жизни быка-труса… Бессмыслица. Не убивать быка на арене… А на бойне — можно, нужно? Дело в публичности? Тоже тупик.

Вопрос оставили открытым, тем более что день спустя нам стало не до этого.

…В эскадрилью приехал Евгений Саввич Птухин. Мы были очень рады снова увидеть своего бывшего командира. И «по-родственному» просили ответить — долго нам еще загорать, сил набираться. Конечно, эти разговоры велись после официального доклада, когда Евгений Саввич подробно ознакомился с делами эскадрильи, с подготовкой личного состава. Спрашивали мы об отправке на фронт голосами почти безнадежными. Боевых действий обе стороны пока почти не вели.

— А я к вам по делу и приехал, — неожиданно ответил Птухин. — На Центральном и других фронтах идут операции местного значения. А вот на Южном противник донимает бомбежками. Авиации же у республиканцев там нет. Вот и решено послать на Южный фронт вашу эскадрилью. Аэродром базирования — Кабеса-дель-Буэй, «голова быка», значит. Задача — прикрывать наземные войска от авиации противника, а также штурмовыми действиями помочь наземным войскам при

наступлении.

Видя, что у нас готов сорваться с языка вопрос: «А когда?» — Птухин предупреждающе поднял руку: мол, говорить он не закончил:

— Перебазироваться надо быстро. Как только передовая команда прибудет в Кабесу-дель-Буэй. В ближайшие дни мы перебросим вам звено бомбардировщиков СБ. Прикрывать Картахену, Аликанте и Мурсию будет эскадрилья Девотченко.

Я посмотрел на Лопеса. Со своей стороны я считал, что нами сделано все и вопрос о перебазировании решен, но стоило спросить и инженера. Лопес очень серьезно доложил, что две передовые команды созданы заранее, в предвидении перебазирования, и они могут выехать к месту нового назначения через два — два с половиной часа.

— Вот и отлично! — поблагодарил нас Птухин. — Значит, первая команда отправляется в Кабесу-дель-Буэй.

Потом Евгений Саввич задал Лопесу несколько уточняющих вопросов. Получив ответы, сказал:

— Все. Выполняйте. Вылет — завтра утром.

От Лос-Алькасареса до Кабесы-дель-Буэя было примерно 430 километров. Для передовой команды, которая должна остановиться в Альбасете для дозаправки горючим, часов двенадцать езды. Ну, тринадцать. Что ж, с задачей мы вполне справимся.

Пока передовые команды готовятся к отъезду, мы наседаем на Птухина с вопросами о делах на фронте. Евгений Саввич рассказал нам о боевых действиях группы средних бомбардировщиков — «катюш», как любовно называли их испанцы. Командовал группой СБ Александр Сенаторов. СБ бомбили военные объекты противника на полный радиус действия. И без истребительного прикрытия. Скорость у них выше, чем у истребителей противника. Ходят «катюши» на Балеарские острова, проходя весь путь над морем дважды — туда и обратно прорываясь сквозь зенитный огонь и заслоны истребителей.

Группа «чатос», которой командовал Анатолий Серов, тоже зарекомендовала себя отлично. Птухин подробно рассказал, как Серов организовал боевую работу ночью. На первой же ночной охоте товарищ Серова — Михаил Якушин сбил «юнкерс». А в другой раз повезло и командиру: он тоже сбил вражеский самолет.

— Важно и другое, — отметил Птухин, — каждый четвертый летчик в республиканской авиации сейчас уже — испанец. Дерутся они храбро, самоотверженно. Но новых машин маловато.

Наверное, будем передавать испанцам самолеты, когда срок пребывания наших пилотов здесь подойдет к концу.

На КП явился Лопес и доложил, что передовые команды на промежуточные аэродромы в Альбасете и Кабесу-дель-Буэе отправлены.

Глава 2. Крещение огнем

На линии фронта. — О чем поведал Антонио. — Схватка с «ромео». — Металл уставал быстрее нас. — Николай Иванов, наш наставник. — «Фиаты» не выдержали натиска. — Ночные поиски. — Наш пароль — братство. — Извлекаем урок из хитрости разведчика

С восходом солнца мы были уже на аэродроме. Ждем сигнала от передовой команды из Альбасете. Словно под Бобруйском, Евгений Саввич, не изменивший своей привычке, обходит летчиков, спрашивает о самочувствии.

— Нормально! Нормально! — отвечают пилоты. Командиры звеньев докладывают мне о готовности.

Я в свою очередь рапортую Е. С. Птухину. Наконец из Альбасете сообщают, что команда прибыла. «Наконец» — в этом случае дань нашему нетерпению, а не задержка команды.

— Вылет разрешаю! — командует Птухин.

— По самолетам! — отдаю приказ.

Утреннюю тишину нарушает рев моторов. Выруливаю со своим звеном на старт. Получаю «добро» на взлет. Короткий разбег, беру ручку на себя. За мной отрываются от земли ведомые. Следом взлетают остальные звенья. Очень хотелось показать Евгению Саввичу — время нашего вынужденного отдыха не прошло даром: мы кое-чему научились.

На первом же кругу эскадрилья была в сборе, приняла парадный строй. Развернувшись, мы со снижением на повышенной скорости прошли над центром аэродрома. Мы вроде бы показали хорошую слетанность. Покачав на прощанье крыльями, уходим в сторону Мурсии. Поднявшись до полутора тысяч метров, даю команду разомкнуться. Что ж, теперь можно и оглядеться, не торопясь. Справа, пока хватал взгляд, — море. Спокойное, с белой ниткой прибоя у берега, дальше — голубое, а у горизонта — белесое, оно сливается с таким же белесым от зноя далеким небом. Впереди — Аликанте и белесая дымка у

горизонта. Вскоре, словно оазис, проплыли под крылом зеленые кварталы Мурсии, а потом потянулась серо-желтая, желто-рыжая земля Ла-Манчи.

Окружающее настолько однообразно, что кажется, будто не летишь, а висишь над одним и тем же местом. Высота — 2500 метров. Здесь прохладно, а на земле наверняка жара. На небе ни облачка. Время летит быстро. Снова на горизонте — сначала темное пятно, потом различаются кварталы города Альбасете — базы формирования, обучения и отдыха бойцов интернациональных бригад, добровольцев из многих стран мира, приехавших в Испанию на передовую линию борьбы с фашизмом.

Вот и аэродром. Чуть в стороне — большой лес, обнесенный стеной. Монастырь, что ли? Среди деревьев виднеется несколько зданий.

Приземляемся быстро, хорошо. Нас встретили техники из передовой команды. И мы, и они довольны. Первый этап перебазирования прошел спокойно. Можно размяться. Поставив машину в укрытие, вылезаю из кабины на огненную землю. Ко мне подходит прокаленный солнцем товарищ.

— Ваш переводчик. Лёва, — протягивает он руку. Заправка, осмотр проходят быстро. Но нет сообщения из Кабесы-дель-Буэя. Это — задержка. Досадно. Раз есть переводчик, то с ним надо поговорить.

— Откуда здесь, в полупустыне, лес? — спрашиваю переводчика.

— Охотничий заповедник.

— Монахи, что ли, охотятся?

— Какие монахи? Обычный испанский гранд.

У нас вытягиваются лица и округляются глаза.

— Да-да, — кивает Лёва. — Это владения гранда. Лес посажен искусственно. В нем полно зверья — от куропаток до оленей и кабанов. Хозяин приезжал сюда два-три раза в год поохотиться с друзьями.

— А сейчас там что?

— Как «что»? То же самое. Хозяин удрал, а порядки остались прежние. Все и вся на своем месте: от горничной до повара и от управляющего до егеря.

Для нас это — чудеса, да и только! Охотничий замок, собственность сбежавшего гранда, охраняется республиканским правительством. Да, чудеса… Время идет — из Кабесы-дель-Буэя никаких сообщений. Комендант аэродрома предлагает нам поехать в замок отдохнуть, пообедать, пока дадут «добро» на вылет.

Что ж, решаемся, любопытно посмотреть, как живут буржуи.

Правда, они — испанские. Комендант очень любезен — дает нам автобус. Ворота охотничьего замка открывает импозантный привратник. Въезжаем и словно попадаем в другой мир. Огромные деревья отбрасывают прохладную тень, воздух насыщен ароматом благовонных кустарников — лавра, олеандра. Дышится, словно в Валенсии, легко и свободно. Слышится пение птиц, белки с урчанием прыгают по ветвям. Проходим меж шпалерами роз. У входа в замок красиво постриженные кусты и темно зеленые свечи кипарисов. Чувствуется — за всем здесь ухаживает умелая и заботливая рука. Кругом образцовый порядок, хотя второй год идет война. Лучшего места для отдыха не найдешь. Сбоку от здания — плавательный бассейн и теннисный корт.

У дверей виллы нас встретил управляющий.

— Он говорит, что рад вас видеть, — сообщает нам Лёва. — Все здесь к вашим услугам. Просит осмотреть апартаменты.

На первом этаже огромный зал и анфилада комнат увешаны охотничьими трофеями: клыкастые головы кабанов, ветвистые рога оленей, чучела животных и птиц, что водится в угодьях. В столовой то же — головы, клыки, рога…

— Второй этаж занимают комнаты для гостей, — стараясь быть бесстрастным, переводит Лёва. — Сто комнат…

Нас приглашают к столу.

Благодарим, думая, что дом отдыха для республиканских солдат и офицеров, выздоравливающих после ранений, тут получился бы отличный. Каждый раз, когда из-за плеча появляются руки слуги, чтобы убрать посуду, что-то подать, я вздрагиваю от непривычки. Ребята, мои соседи, — тоже. От вин отказались. С превеликим удовольствием тянули прохладный апельсиновый сок.

Легкий и сытный обед закончен. Благодарим управляющего, повара, слугу. Они отвечают церемонно, но с некоторым удивлением. На их лицах словно написано: «Не нас — хозяина надо благодарить». «Поблагодарим», когда встретим франкистских летчиков в небе. Правда, надеемся, что «благодарность» будет столь горяча, что не все довезут ее до своей базы.

Возвращается Лёва, уходивший звонить по телефону. Кивает: «Все в порядке».

Уточнив погоду на маршруте, вылетаем. На высоте 3500 метров чувствуем себя хорошо. Моторы не греются. Внизу опять голый, без ориентиров ландшафт.

Под крылом — аэродром Кабеса-дель-Буэй. На земле зажгли дымовую шашку, чтобы нам легче было определить направление

и силу ветра при посадке. Распускаю эскадрилью по одному, а шедшее замыкающим звено остается прикрывать нас. Хотя истребителей противника на этом фронте как будто бы и нет, во всяком случае их появление над аэродромом маловероятно, фронтовой порядок надо поддерживать с первого дня. Это — закон, и нарушать его никто не имеет права.

Садимся нормально, но впритирку. Аэродром еще не достроен. Техники показывают нам места стоянки. Заруливаю на свое, выключаю мотор, вылезаю и оказываюсь в объятиях своего Хосе.

Начальник штаба эскадрильи докладывает, что все в порядке, и знакомит с командиром авиационной базы полковником Антонио. Михаил Викторович говорит, что Антонио — один из руководителей подавления путча анархистов и троцкистов в Барселоне в мае 1937 года.

Осматриваем аэродром. Вокруг — груды камней, валуны. К работе готова одна полоса. Размеры очень ограниченные. Взлетать можно парами, а садиться по одному. Пылища невероятная. После взлета одной машины остальным придется действовать словно в тумане. Неприметно для себя удрученно покачиваю головой. Слышу голос полковника Антонио. Кригин переводит:

— Командир авиабазы заверяет, что строительство будет завершено в два-три дня.

Благодарю. Меня беспокоит — пыль на посадке и взлете будет очень мешать. Вот что плохо.

Решаем сразу же ехать на КП командира корпуса. Надо осмотреть линию фронта, отметить характерные ориентиры на фронте и по маршруту, а завтра провести первый боевой вылет. На аэродроме останется только дежурное звено.

С НП командира корпуса осмотрели фронт. Четко определили ориентиры, отметили артпозиции мятежников, их НП на водокачке и вернулись на базу. Настроение приподнятое. Еще бы — мы на фронте, а утром не тренировочные полеты, а боевая работа.

Вечером мы попросили полковника Антонио рассказать о подавлении мятежа анархистов и троцкистов весной 1937 года. Полковник долго раздумывал, с чего начать. Потом пожал плечами, улыбнулся. Сначала кратенько он познакомил нас со своими биографическими данными.

Родом он из Барселоны. Родители — аристократы. Рос Антонио не зная слов «нельзя», «нет». В обстановке «семейного анархизма». Доброго мало было в душе. Зато много своеволия да капризов. Что ж удивляться, если потом, в студенческие годы, он

стал анархистом самого «революционного» направления, не признававшего никакой власти, никакого порядка. Участвовал в студенческих волнениях, был исключен из университета. Высшее образование завершил во Франции. Но во Франции он не только окончил университет. На заводе, где проходил практику, Антонио встретился с коммунистами. Горячо спорил с ними, защищая свои анархистские убеждения. Но в спорах неизменно терпел поражения. Его «высокие идеалы» анархизма разбивала повседневная жизнь, быт рабочих, их бесправие, эксплуатация.

В общем, в Испанию Антонио вернулся коммунистом. Работал инженером на заводе «Испано-Сюиза», вел партийную работу, а с началом мятежа Франко он пошел в ряды республиканской армии. В боях под Мадридом его ранило. Госпиталь, отпуск на лечение. Барселонский мятеж застал Антонио в родном городе. Это было 3 мая.

Антонио явился в партийный комитет, где получил назначение командовать одной из частей. Она была сформирована из рабочих и хорошо проявила себя в боях с мятежниками. Путч подавила довольно быстро, за два дня. В одном здании сектора, которым командовал Антонио, группа анархистов оказывала отчаянное сопротивление. Руководил группой анархист, который когда-то был очень хорошим товарищем Антонио. Полковник решил сам пойти к анархистам, чтобы убедить их в бесполезности борьбы. Договорились о прекращении огня, и Антонио направился к бывшему другу. Встретили его довольно мирно, но едва речь зашла об ультиматуме, анархисты схватились за оружие, грозились пристрелить «агитатора».

Больше двух часов оставался Антонио среди анархистов в обстановке враждебности и возможной провокации. Однако он смог доказать большинству, захотевшему его слушать, контрреволюционность действий анархистов, наносящих удар в спину республики. Анархисты решили прекратить сопротивление.

Антонио вышел из здания, направился к своим, и тут ему в спину ударило несколько выстрелов. Парламентер был тяжело ранен. Однако Антонио успел отдать приказ, чтобы по анархистам не стреляли. И это было правильно. Сдавшиеся сами расправились с провокатором.

Снова госпиталь. Едва подлечившись, Антонио попросил отправить его на любой пост в действующую армию. От положенного отпуска отказался категорически. Слишком тяжелый период переживала республика. И он стал строителем.

— Только пока! Пока! — настойчиво повторял Антонио переводчику.

Что ж, коммунист всегда остается коммунистом. Командир базы и строитель был храбрым бойцом. Мы в этом убедились позже.

Ночь мы провели спокойно. Спали крепким сном. Утром я поинтересовался у Хосе, почему поселок, где мы находимся, называется Кабесой-дель-Буэем.

— По своей конфигурации этот поселок, — ответил Хосе, — похож на голову большого быка…

Действительно, с высоты птичьего полета Кабеса-дель-Буэй напоминал голову мифического быка с мускулистой шеей.

Вскоре над нашим аэродромом взвиваются две зеленые ракеты. В составе эскадрильи мы идем на запад, к линии фронта.

На земле идет артиллерийская перестрелка. Проверяем, хорошо ли заметны с воздуха ориентиры, намеченные нами вчера с НП. Двинулись вдоль линии фронта.

В воздухе и на земле, если не считать артиллерийской дуэли, спокойно. Высота — 2000 метров. Отыскиваем цели: артиллерийские позиции франкистов и наблюдательный пункт артиллеристов. Вот и цели.

Едва собрался подать команду на перестроение для атаки, как вдруг вижу серию взрывов в расположении республиканских войск. Что за дьявольщина! На артиллерийские разрывы не похоже. Серия похожа на бомбежку. Но где же самолеты противника, черт побери? Вглядываюсь, слежу от разрывов вверх.

— Вот!

Внизу и впереди от нас на высоте полторы тысячи метров — три самолета «ромео». У них отличный камуфляж. На фоне рыже-коричневой окраски местности они различаются с трудом. Мы их не заметили, пока они не начали бомбежку. Не совсем хорошо. Надо быть очень и очень внимательным — на то и щука в реке, чтоб карась не дремал.

— Атакуем!

Со снижением иду на противника. Эскадрилья разворачивается за мной. Целью выбираю ведущего. Сближаемся быстро. С дистанции 250–300 метров жму на гашетки. Меня поддерживают мои ведомые. Еще не выйдя из атаки, вижу, как «ромео» с большим креном пошел вниз. Выходим из атаки с набором высоты, за нами следуют другие звенья. Еще один «ромео», а за ним и третий штопором отправились к земле.

Три самолета для первого вылета — неплохо! И все же меня охватывает чувство неудовлетворенности: при атаке мы скорее мешали, чем помогали друг другу. Слишком велико было стремление самому атаковать, самому сбить. Желание похвальное, но не всегда своевременное. Надо же считаться с

общей обстановкой. Об этом следует очень серьезно поговорить с товарищами. Горячка, «яканье» в бою — вещь опасная. Сам можешь попасть под удар и товарища подвести. Так не пойдет. Чем жарче бой, тем трезвее должна быть голова и крепче нервы!

После схватки с «ромео» эскадрилья приступила к выполнению поставленной перед ней задачи. Обстреливаем расположение артиллерийских позиций, водокачку, на которой находится артиллерийский наблюдательный пункт противника. Истребители франкистов не появляются. Заставляем врага прекратить огонь по наступающим наземным республиканским частям. Утюжим укрытия мятежников, расстреливаем их орудийные расчеты.

После наших налетов уцелевшим артиллеристам пришлось менять боевые позиции. Республиканская пехота, танки использовали это время для ускорения темпа наступления.

Выполнив боевую задачу, возвращаемся на аэродром. Не успели вылезти из кабин, как нас принялись поздравлять с первыми успехами. Подходит Кригин. Тоже поздравляет. Но вид у него несколько смущенный.

— В чем дело, Михаил Викторович? — спрашиваю его. Откашлявшись в кулак, он отвечает негромко:

— Звонили с НП корпуса…

— Ну…

— Упал-то лишь один самолет.

— Как так? — удивленно развожу руками.

— Да вот. «Купили» вас…

— «Ку-пи-ли»?..

— Два самолета летчики свалили в штопор и вывели из него машины у самой земли. Потом они на бреющем ускользнули от вас.

Ну и досада! Околпачили нас. Причина? Слабовато знаем повадки тех, с кем сражались. Тактику их в первом бою не сразу раскроешь. Ясно было одно: первое знакомство с «ромео» не обрадовало нас. Пришлось говорить друг другу далеко не лестные слова, хотя, казалось бы, существовала и объективная причина — отсутствие боевого опыта. Но если самим об этом не говорить прямо, если спускать промашку на тормозах, то приобретение опыта станет делом долгим, если вообще возможным. Именно открытая честная товарищеская критика и была нужна нам.

Проследили мы за «сбитыми» самолетами? Оказалось, что не проследили. Ни на одном из них не возникло пожара. Значит, либо летчики оказались тяжело раненными, либо повреждения — незначительными.

Далее. Мы толком не знали, какой именно из трех самолетов

сбит: первый, второй или третий. Атака заняла не более двух минут. С командного или наблюдательного пункта определить в сумятице, какой именно самолет разбился, трудно.

Критический разбор первого воздушного боя помог летчикам осознать допущенные просчеты.

Командование сухопутных республиканских войск ставило нам довольно сложные задачи. Огнем мы активно поддерживали пехоту. Даже сверху можно было заметить, как воодушевляли бойцов действия наших самолетов.

Парализовав артиллерию противника, летчики помогли наземным войскам значительно улучшить свои позиции. Несколько господствующих над местностью высот оказались в их руках. Фронт подвинулся вперед на семь-десять километров.

Мы чувствовали, что наступающие батальоны и роты нуждались в более существенной помощи авиации. Требовался не обстрел, а бомбежка вражеских позиций. Артиллерийский огонь мы могли парализовать на три-пять часов, ну чуть больше, чуть меньше. Но орудия оставались целехонькими. Их перебрасывали, пополняли поредевшие расчеты. И техника жила.

Командир корпуса, оценив деморализующее воздействие наших самолетов на противника, увеличил количество целей, которые должны обработать наши истребители. Мы решили вылетать на штурмовку звеньями. Это позволило обстреливать больше объектов и держать противника под нашим воздействием дольше.

Нас смущало одно обстоятельство: самолеты мятежников не появлялись. Мы догадывались — франкисты не считают данное направление одним из главных и перспективных. Значит, враг бережет авиацию для участия в боях на другом участке фронта.

Наш начальник Птухин обещал прислать звено средних бомбардировщиков «катюша». К нам прибыл пока лишь один экипаж. И то хорошо. Летчикам бомбардировщиков давали для обработки цели, непосильные истребителям: бомбовые удары по наблюдательным и командным пунктам противника, подавление артиллерии фугасно-осколочными бомбами. Экипаж СБ мог делать в день по три вылета, а заданий ему давалось на пять-шесть. Чтобы добиться большего успеха, мы предпринимали совместные действия. СБ придавалось два звена истребителей. Бомбардировщик шел, словно под почетным эскортом. Находился он над целью минут пятнадцать-двадцать. Бомбил для точной прицельности и продолжительности воздействия не сериями, а одиночными бомбами, делая по нескольку заходов. Затем под прикрытием пары ястребков СБ уходил на аэродром, а остальные штурмовали то, что уцелело, разгоняли живую силу противника,

не давали гасить пожары.

Одновременно И-16 продолжали вести разведку, не раз перехватывали и крепко трепали подходившие к фронту резервы противника. В общем, наши действия оказали посильную помощь наземным войскам. Теперь при наступлении нас просили действовать над районом, где продолжаются наземные бои. Этого оказывалось достаточным, чтоб нагнать страху на франкистов и воодушевить республиканские войска.

Эскадрилья производила по три-четыре вылета в день. Уставали здорово, по это была приятная усталость. Сознание хорошо исполненного долга повышало наше настроение. Мы по возможности торопили наших механиков с осмотром и заправкой, чтобы сделать еще хоть один вылет, усилить помощь наступающим полкам и батальонам. Когда командир корпуса сообщал об освобождении то одного, то другого населенного пункта, у нас в эскадрилье царила радость. Еще бы, фронт, простоявший без движения почти год, начал постепенно откатываться на запад, к Толедо.

В непрерывных боях металл уставал быстрее нас. Однажды при взлете забарахлил мотор машины Сильвестрова. И-16 не поднялся и на сто метров. Посадка по курсу была невозможной: холмистая местность, камни, валуны. Сильвестров принял единственно правильное, хотя и рискованное решение: развернуть самолет на сто восемьдесят градусов, добраться до взлетной полосы.

Бессильные чем-либо помочь, мы только зубы стиснули.

Теряя высоту, самолет уже развернулся примерно на сто градусов. Нам казалось, что Сильвестров справился, почти справился со сложнейшим маневром. Но очевидно, летчик увидел, что, продолжая разворот с таким креном, он не попадет на посадочную полосу. Сильвестров увеличил крен для уменьшения радиуса разворота. Истребитель, летевший на малой скорости, резко сорвался в штопор.

Мы поняли, что это — конец, катастрофа. Она была неизбежна. Ведь для вывода И-16 из штопора нужна высота не менее ста метров. Едва машина вошла в штопор, Сильвестров сделал все возможное и даже больше. Ему удалось остановить вращение, но не хватило высоты.

С небольшим креном, под углом 20–25 градусов, самолет ударился о землю и разрушился.

Что было сил, мы помчались к месту катастрофы. Вытащили Сильвестрова из-под обломков. Он еще был жив. А через два часа, несмотря на все старания врача, его не стало…

Комиссия, созданная командованием, а потом экспертиза

долго занимались причинами поломки. Заключение: мотор отказал из-за того, что оборвался шатун. Металл устал…

Не все из нас могли пойти на похороны товарища. С рассветом вылетели на боевое задание. На кладбище были лишь пилоты и механики из звена Евгения Соборнова, в котором летал Сильвестров.

Боевые вылеты проходили по плану. Мы расстреливали цели, на которые нас наводили с командного пункта корпуса. А вечером пришла телеграмма. Эскадрилья должна перебазироваться в Валенсию на аэродром Сагунто. Экипаж СБ возвращался в свою эскадрилью.

Успеем ли мы, подготавливая материальную часть, одновременно создать передовые команды и отправить их к сроку? Времени-то в обрез. Спрашиваю Кригина и инженера эскадрильи Лопеса. Они мне ответили довольно своеобразно, очевидно уже заранее посоветовавшись друг с другом. Говорил Кригин, Лопеса я просто не понял бы.

— Успеем. Все будет в порядке, хефе. Мы вас никогда не подведем. Можете на нас положиться. Пусть подобные вопросы впредь вообще не беспокоят вас. За это будем отвечать мы, Кригин и Лопес. Вы, хефе, занимайтесь боевой работой.

Надо сказать, свое слово они сдержали. В Испании мы перебазировались, ну, раз пятнадцать-двадцать. И не было случая, чтобы на новом аэродроме нас не встретили техники. Эскадрилью всегда обеспечивали всем необходимым для боевой работы. Создавали нам хорошие бытовые условия. Это было не так легко сделать. Ведь наши передислокации нередко проходили по боевой тревоге.

Закончив технический осмотр и подготовку, ждем разрешения на вылет. Нашлось время сходить на кладбище, проститься с Сильвестровым, нашим дорогим товарищем. Возложив венок, мы постояли молча, а затем отправились па аэродром, где нас встретил приказ о вылете. Передовая команда готова была принять нас в Альбасете, где мы должны были дозаправиться для продолжения перелета в Сагунто.

Жму на прощанье руку полковника Антонио. Он говорит, что решил освободиться от строительных работ.

— Очень хочу вернуться на фронт, — сказал Антонио, дружески обнимая меня.

От души желаю ему исполнения мечты. Расстаемся с надеждой на встречу. Все может быть…

Взлетаем, собираемся, проходим строем над кладбищем. Последний раз окидываем взглядом клочок испанской земли, где похоронен наш друг. Летим на Средиземноморское побережье, к

Сагунто. Под крыльями — однообразные бурые маловсхолмленные просторы Ла-Манчи.

Первая посадка в Альбасете. Нас приглашают на обед в замок. Дружно отказываемся. Настроение не то. И хочется скорее добраться до Валенсии, душистой, черт знает какой красивой, напоенной ароматом цветов и пальм, запахом моря…

После Альбасете под крылом, точно по волшебству, меняется ландшафт. На желтой земле появляются четкие, словно в парадном строю, ряды и шеренги золотистых апельсиновых и лимонных рощ. Временами зелени почти не видно — одни плоды. На горизонте справа по курсу море. Валенсианский залив. Вот и аэродром Сагунто. На высоте 300–400 метров проходим парадным строем. Роспуск эскадрильи перед посадкой, затем посадка по одному. В воздухе, как положено, остается звено прикрытия.

У КП стоит суровый Евгений Саввич Птухин. Рядом с ним — парень в летном обмундировании со шлемом в руках. На вид — русский. «Наверное, штабной пилот», — думаю я.

Докладываю о перелете, о гибели Сильвестрова и боевой работе на Южном фронте за несколько минувших дней. Перелетом, быстрым и организованным, результатами боев Евгений Саввич остался доволен. А гибель Сильвестрова глубоко огорчила его.

— Знаете, почему вас перебазировали в район Валенсии? — спросил меня Евгений Саввич.

— Догадываюсь.

Мои догадки далеко не исчерпывали всех обстоятельств, связанных с нашим перебазированием. Евгений Саввич ввел нас в курс новых задач.

— Республиканская армия, — сказал Птухин, — готовит большую наступательную операцию на Арагонском фронте. Но прежде чем вы вступите в бой, предстоит большая учебно-тренировочная работа. Вам придется встретиться с итальянскими «фиатами» и немецкими «мессершмиттами». К боям с ними надо готовиться очень серьезно. Пока на вас возложена скромная задача — прикрывать Валенсию с воздуха от возможных налетов, а до начала операции отрабатывать воздушные бои.

— Самостоятельно?

— Нет. Для этого к вам переводим Николая Иванова из эскадрильи Петра Бутрыма. На его счету — больше полусотни боев с «фиатами» и «мессерами». Сам лично сбил четыре да в группе больше десятка. Николай Иванов проведет с вами воздушные «бои» с предельной перегрузкой. Отработает тактику и наиболее ходовые приемы атак. Ну а потом вместе с вами сделает

несколько боевых вылетов. Вот, знакомьтесь, — Евгений Саввич кивает в сторону блондина в летном обмундировании. — Совет вам да любовь, как говорится, а я поехал. Скоро буду. Посмотрю, чему научились.

Иванов произвел на нас хорошее впечатление. Симпатичный парень. С приятной улыбкой. Никто не обнаружил у него замашек, присущих зазнайкам. К нам, новичкам, он относился доброжелательно. Да, мы были новичками в суровой и трудной школе войны. Нам еще очень-очень многому следовало учиться. Ни храбрости, ни самоотверженности нам было не занимать, но уже тогда мы начали понимать, что одной готовности броситься в бой для успеха еще недостаточно. Самоуверенность, не подкрепленная мастерством, ничем не отличалась бы от сумасбродного желания трахнуться головой об стенку. Следовало так подготовить себя к бою, чтобы наверняка выйти победителем, — вот основное.

Пока нашего учителя приходилось принимать на веру. Но не такой командир и летчик Евгений Саввич, чтоб подсунуть нам плохого учителя. Уж если он говорит: «Учитесь у Николая Иванова», — значит, есть чему.

После отъезда Птухина официальность представления заметно смягчилась. Кто-то из ребят сказал:

— Может, поведем знакомство «поповским» методом?

— А это как? — живо поинтересовался Иванов.

— За обедом.

Возгласы одобрения. Мы без дебатов согласились и отправились в столовую. Признаюсь, этот метод себя оправдал: поели на славу и узнали много интересного. Правда, цель нашего первого занятия показалась простой, даже несколько наивной…

— На вертикалях необходимо удержаться на хвосте противника, — сказал Иванов.

— И всего?

— Это не так просто, — улыбнулся Николай. — Перегрузки на вертикалях не столь сложны, но поглощают много сил у летчика. Ведь надо обязательно удерживать за собой высоту. Кто имеет в запасе высоту, тот и скорость может выжать. А раз скоростью обладаешь, то и инициатива в твоих руках. Значит, ты навязываешь противнику свою тактику боя.

Некоторые откровенно улыбались. Проводили мы такие «бои» у себя в гарнизоне под Бобруйском и здесь — в Лос-Алькасаресе.

— Ну-ну, фомы неверующие, — подмигнул Николай. — На улыбочки я посмотрю после сегодняшних полетов. Повторяю: на хвосте удержаться нелегко.

Говоря откровенно, я подумал: «Хороший ты, Коля, парень, но

поначалу показался серьезнее — азы и мы учили. На хвосте удержаться все-таки не такая сложная штука».

— Когда это «после сегодняшних», товарищ Иванов? — спросил я.

— А вот через часок. Я ведь к вам — с корабля на бал, можно сказать.

— А не устали? — поинтересовался я не без подковырки.

— Нет, отчего же. Можно попробовать. Только об одном прошу — лично проверить, что пулеметы поставлены на две перезарядки.

— Идет, — согласился я. — Две перезарядки — само собой. Конечно, проверю.

«Две перезарядки» — значит дважды поставить на предохранитель, тогда пулемет нужно два раза перезарядить, прежде чем можно будет открыть огонь. Делалось это для того, чтобы в пылу «боя» летчик не сбил товарища.

В мирное время «бой» контролируют кинопулеметы. Пилот нажимает на гашетки, срабатывает киноаппарат, а при дешифрировании по отснятой пленке определяется меткость стрельбы по цели. Одновременно киноаппарат фиксирует и время по циферблату часов. По минутам и секундам устанавливают, кто кого раньше «поразил». Поэтому у летчиков вырабатывается рефлекс: стоит цели попасть в перекрестье прицела, как пальцы автоматически давят на гашетки.

Предупреждение Иванова о двух перезарядках в боевой обстановке имело прямой смысл: самолет обладал полным боекомплектом патронов.

Мы взлетели парой и пришли в зону, к месту поединка. Высота — 2000 метров. Разошлись в стороны, через несколько секунд развернулись и понеслись навстречу друг другу.

Делаю полуповорот. Как и договаривались, Николай позволяет зайти в хвост своему самолету. Но дистанция более 1000 метров. «Стрелять» бесполезно. Даю газ, увеличиваю скорость. Надо подобраться на дистанцию 500–400 метров.

«Держись, Коленька», — думаю.

Скорость подвалила к 500 километрам в час. Заранее предвкушаю победу. Дистанция между нами сократилась почти до 600 метров. Ловлю машину Иванова в прицел. Приготовился вести «огонь». Куда же Иванову бедному деваться? Он у меня, милый, не шелохнется в перекрестье. Отличная цель!

Но машина Иванова резко пошла вверх. — Нет, не уйдешь, Коленька! — уже не думаю, а кричу я и резко беру ручку на себя. Меня вдавило в спинку. Руки, ноги налились свинцом, а живот — ртутью. В глазах звездочки запрыгали. А сам все-таки вижу —

Николай уходит от меня выше, выше, круче, чем я. Перед взором не небо голубое, а радужные круги пошли… Того и гляди, перед господом богом обедом хвалиться начну… Темнота…

«Теряю сознание… Свалюсь в штопор…» — мелькает в голове, пальцы сами чуть отдают ручку управления вперед.

Перед глазами появляется серый такой, но свет. Яснее, совсем ясно… Голубое небо. Тяжесть на плечах и груди уменьшилась, можно вздохнуть.

«Где Николай?» — первая мысль.

Вижу: самолет Иванова надо мной, в тысяче метров. Заканчивает разворот и коршуном с высоты бросается в атаку.

«Ничего, ничего… Еще можно уйти…» И пытаюсь ускользнуть. Использую приемы высшего пилотажа.

Бросаюсь в одну сторону с набором высоты, в другую, делая боевой разворот, затем — управляемый полупереворот.

Напрасно.

Пробую обмануть Иванова на скоростях: жму на всю железку, а потом сбрасываю газ, гашу скорость. Может, не успеет среагировать, проскочит вперед.

Нет, не оторвался и не проскочил. Иванов, как привязанный, сидит у меня на хвосте.

Все ясно! От Иванова мне не уйти.

Расходимся. Опять бросаемся навстречу друг другу. И так несколько раз, пока Николай не подал сигнал на прекращение «боя».

Я оказался побежденным. Обидно. Утешало одно — был поединок с товарищем, который имеет отличный боевой опыт. Иванов искренне хотел помочь мне освоить искусство воздушного боя, показать на примере, что поединок требует напряжения всех душевных и физических сил. Когда я вышел из машины, руки и ноги дрожали, болела спина.

«Если так драться по нескольку раз в день, — подумалось мне, — надолго ли нас хватит? Должно хватить, черт возьми! Надо тренироваться. Тренироваться так, как мы еще не тренировались. Только в таком случае сможем добиться успеха. Иначе грош нам цена в настоящем воздушном бою».

Я видел, что летчики эскадрильи идут к моему самолету. Но у меня не хватило сил двинуться им навстречу. Подошли ребята, смотрят на меня, мокрого, осунувшегося, наверное. Вопросов не задают. Да и о чем спрашивать? Сами все видели. Приземлился и Николай. Подрулил. Выбрался из кабины. Вижу, он тоже крепко устал. Бледный, потный, крепко сжимает в руках шлем, видимо, чтоб не выдать дрожь в руках. И ему крепко досталось.

На разборе Иванов признался: трудился на пределе своих

возможностей. Тянул на себя ручку до разноцветных звездочек в глазах.

— Так и надо на тренировках, — закончил он. — В бою ведь встречаешься с противником, которого и в глаза не видел, не знаешь его возможностей. В таком случае лучше считать, что перед тобою самый искусный и самый сильный летчик врага. А с подобным настроением победить тебя будет трудно.

— Отдыхать? — спросил у него Ваня Панфилов.

— Как отдыхать? — удивился Николай и тряхнул светлым, чуть просохшим чубом. — Рановато отдыхать. Вот обсохну — и в воздух. Полетишь со мной?

Панфилов посмотрел на Николая с некоторым сомнением. Ответил бодро:

— Полечу.

— В нашей эскадрилье ребята по пять боевых вылетов в день делают. Привыкли. Да и перед вами неудобно. Скажете: прихвастнул, мол, парень. А от нас такая работенка требуется, что не до хвастовства.

Передохнув, пожалуй, ровно столько, сколько времени уходит на дозаправку и осмотр машины, Иванов снова поднялся в воздух. На этот раз его «соперником» был Панфилов. И хотя мы только что во всех подробностях разобрали мой бой с Николаем, Панфилову все-таки не удалось удержаться на хвосте истребителя Иванова. То же произошло и со Смоляковым.

Снова и снова шли разборы поединков. Мы стремились докопаться до секрета. Попробовали на земле в кабине повторять все эволюции, которые совершали в воздухе. Иванов с большим вниманием следил за тем, что и как мы делали. И наконец секрет разгадали. Сначала Иванов не мог добиться от нас точного воспроизведения движений, работы с ручкой управления при наборе высоты, на вертикалях. Я показывал, каким образом выхожу на вертикаль.

— Вот где собака зарыта! — Иванов дружески хлопнул меня по плечу. — Ну-ка, еще раз.

Послушно тяну ручку на себя, что было сил, резко.

— Стоп! — говорит Николай. — Не годится.

— Почему?

— Давай еще раз.

Опять тяну резко, вдавливаюсь в сиденье.

— Вот тут-то и ошибочка. Ты врываешься, а не входишь в вертикаль. Ты сразу наваливаешь на себя такую перегрузку, что через несколько секунд остается либо потерять сознание, либо отдать ручку от себя, убрать крутизну подъема, снять часть перегрузки. В результате теряешь вертикаль, скорость и высоту.

Надо брать ручку на себя сначала плавно, потом сильнее и сильнее. Ведь основная перегрузка получается в момент перехода из пикирования на вертикаль. Дальше — полегче.

— Но пока я стану плавно входить в вертикаль, противник врежет мне очередь, — парирую я.

— А глаза на что? Ты все время должен видеть противника. Сумей точно определить дистанцию. Вышел он на 800 метров, начинай уходить. А когда 600 останется — поздно! Прозевал противника. Уж тогда тебе будет жарко, что и требовалось доказать.

— Ну представь — противника ты не прозевал. Ушел на вертикаль. Враг — за тобой. Тогда что?

— Дальше многое зависит от технических характеристик машин, — улыбнулся Иванов. — «Фиат» и «Хейнкель-51» тяжелее наших самолетов. Они, как правило, проскакивают. Не успевают вслед за тобой выйти на вертикаль. Это во-первых. Во-вторых, по той же причине им труднее выйти на крутую вертикаль. И в-третьих, у них на вертикали из-за веса большая потеря скорости, а следовательно, и высоты. Понятно? Это и требовалось доказать…

Мы смеемся, приговорка Николая бодрит. Ребята, пристально следившие за разгадыванием секрета, поддерживают нас.

Несколько дней летчики нашей эскадрильи проводили «бои» с Ивановым, а потом принимались за самостоятельную отработку полетов на перегрузку. Затем начались новые воздушные «бои» с Николаем. Теперь большинство из нас проводило схватки на равных. Иванову приходилось туго. Много сил прилагал он, чтобы уйти от «противника». Однако это не всегда ему удавалось.

Наконец настал день, когда Иванов сказал:

— Вот что, товарищ командир эскадрильи, можешь звонить Евгению Саввичу Птухину. Докладывай: летчики готовы к настоящим воздушным боям.

И как раз во время последнего разбора полета с КП Валенсии сообщили, что со стороны моря к городу идет группа бомбардировщиков, высота 5000 метров.

Тревога!

Мы в воздухе. Набираем высоту, идем на перехват. Позади и несколько ниже нас еще одна эскадрилья. Это истребители Ивана Девотченко, моего друга из Ленинграда. Вместе с ним прибыли в Испанию.

Примерно через четверть часа замечаем самолеты, идущие на Валенсию. Командую: «Внимание!» Занимаю положение для атаки, но враг ведет себя странно. Машины идут со снижением на небольшой скорости. Да и силуэты знакомые. Подходим ближе.

Это же наши двухмоторные СБ! Ведущий, покачивая крыльями, приветствует истребителей, подает условный сигнал: «Я — свой!» В чем дело?

Вскоре все выясняется. Эскадрилья СБ разворачивается и берет курс на Тортосу — свою базу, а два самолета продолжают идти к Валенсии со снижением, явно собираясь приземлиться на наш аэродром. У одного самолета мотор совсем не работал, а у второго — дымился. Пилоты СБ с ходу произвели посадку. Мы — за ними. Подбежали к «катюшам». Да это же решето, а не фюзеляжи! Обе машины сильно побиты осколками снарядов и прошиты пулями. На одном СБ ранены все члены экипажа, на втором — только стрелок.

Подкатывают санитарные машины. Врачи быстро оказывают помощь товарищам, делают перевязки. А мы окружаем здоровых и набрасываемся с расспросами.

СБ бомбили цели на Балеарских островах. Еще при подходе к острову Мальорка их встретили истребители противника. Сомкнув строй и изменив порядок таким образом, чтобы все стрелки и штурманы могли вести огонь по самолетам врага, бомбардировщики продолжали идти на цель. Встреченные плотным заслоном, истребители франкистов стреляли издали и не нанесли урона. У самой цели истребители вышли из боя. За СБ взялась зенитная артиллерия. Бомбардировщики попали в зону плотного заградительного огня. Осколками на одном СБ был выведен из строя один мотор и ранен стрелок. На другом снаряд пробил крыло. Но отбомбились ребята точно.

— Наверное, есть повреждения и в других самолетах, — сказал летчик, — но поменьше. Дотянут до Тортосы.

— Как же вы шли обратно?

— Нормально…

Снова миновав зону зенитного огня, эскадрильи СБ опять встретились с истребителями. «Фиаты» сначала вели огонь с больших дистанций. Потом попробовали прорваться к группе, к подбитым самолетам, из-за которых СБ не могли идти с большой скоростью. «Фиаты» решили воспользоваться этим. И дорого поплатились: два истребителя, коптя небо, закувыркались и рухнули в море. Остальные, проведя еще по две-три атаки, ушли.

— Да, нормально возвращались, — твердо уверял нас пилот СБ.

Нормально — героизм, ставший нормой поведения.

Очень хотелось сказать:

— Эх, ребята, цены вы себе не знаете!

Мы с уважением смотрели на парней из группы Александра Сенаторова. Трудная боевая учеба, самоотверженность и

скромность истинных героев убедили нас, что быть такими — дело нелегкое.

В последние дни перед боями мы забеспокоились: к нам прибыла медицинская комиссия во главе с советником главного врача ВВС республики Л. Г. Радгаузом. Спросите самого смелого, самого отчаянного пилота, когда он трусил по-настоящему, до холодка в животе! Если он честный парень, то ответит: перед врачебной комиссией.

С Леонидом Радгаузом мы познакомились в начале тридцатых годов. Вместе служили в одном гарнизоне Белорусского военного округа. Встреча с врачами не всегда полезна. Но мне и моим товарищам на этот раз повезло: медицинская комиссия благожелательно отнеслась к нам.

За несколько дней до начала операции нас пригласили в Валенсию, в штаб ВВС. Здесь состоялось совещание руководящего состава республиканской авиации. От летных частей присутствовали командиры эскадрилий и их заместители, а также командиры групп И-15 и И-16, СБ и штурмовиков. В штабе мы впервые встретились с летчиками, которые добровольцами прибыли в Испанию раньше нас.

Они уже обладали большим опытом, провели немало воздушных сражений, имели на своем личном счету по нескольку сбитых вражеских самолетов. Это были участники вошедших в историю героических боев за Мадрид, под Гвадалахарой и Брунете. Слава о них гремела в испанском народе. Это были парни, с которых нам надлежало брать пример, учиться у них боевому мастерству. Среди них — Анатолий Серов, Михаил Якушин. Они впервые в истории авиации сбили в ночном воздушном бою по бомбардировщику противника.

Встретились мы также с командиром группы истребителей Иваном Еременко. Рядом с ним находился испанец Мигель Алонсо — командир группы штурмовиков — легких бомбардировщиков Р-зет. Тепло мы пожимали руку также Александра Сенаторова, чьи летчики, как мы сами в этом убедились, считали героическое поведение нормой жизни. Речь идет о легендарных СБ, ходивших на бомбежку без истребительного прикрытия. Мы рады были знакомству и с командирами эскадрилий — испанцами Мануэлем Сараусом и Фернандо Клаудином. Крепко обнимались также со своими соотечественниками Григорием Плещенко, Петром Бутрымом, Владимиром Шевченко.

Нашим кумиром был Анатолий Серов, командир эскадрильи И-15. Мы знали его как одного из умелых и вдумчивых летчиков-добровольцев. Он по праву считался мастером воздушного боя с

немецкими и итальянскими летчиками. Толя был отзывчив, очень вежлив в обращении с товарищами, жизнерадостен. С его симпатичного лица не сходила улыбка, а глаза излучали теплоту.

Всех нас интересовали ночные боевые действия истребителей И-15. Они оказались довольно приспособленными к ночным полетам. Имели небольшую посадочную скорость. Это очень важно. Летчики, отлично овладевшие И-15, могли производить посадку на малой скорости. Одновременно эти истребители были легкими, маневренными.

Инициатива организации ночных поисков истребителей принадлежала Анатолию Серову. Он сам рассказывал нам, что его идея не сразу была одобрена начальством. И летчики сомневались в ее жизненности. Почему? Ведь далеко не каждый пилот владел техникой и опытом ночных полетов. Кроме того, следовало найти добровольцев — ночной поиск не освобождал летчика от обычных дневных боевых вылетов в составе эскадрильи. Встретились и такие затруднения, которые не зависели от нас. Республиканцы еще не имели прожекторных установок, а их аэродромы пока не располагали даже элементарным оборудованием для обеспечения ночных полетов.

И все же сторонники ночных поисков нашлись. Кто они? Еременко, Якушин, Рыбкин, Антонов и, конечно же, сам Серов.

Как ни хороша идея, но в армии без одобрения командования ее в жизнь не претворишь. Серова поддержали Филипп Александрович Агальцов и Евгений Саввич Птухин. Поверил в идею ночных действий истребителей и командующий ВВС республиканской Испании Сиснерос.

Ночные вылеты решили вести с аэродрома Алькала, который подвергался усиленным бомбардировкам в ночное время. Установили с трудом найденный прожектор для освещения посадочной полосы. Протянули телефон от КП к стоянке. Вот и все нехитрое оборудование. Бомбардировщики противника сами оповещали о своем появлении.

Несколько ночей машины поднимались в небо. Истребители наблюдали теперь взрывы бомб с высоты, а вражеские бомбардировщики обнаружить не могли.

— Луна, вроде, светит вовсю, — рассказывал Серов. — Должно быть видно, как днем. Да не тут-то было. Дымка! С земли пелену не различаешь, а на высоте, когда просматриваешь всю эту толщу, она не хуже тумана скрывает врага. На бомбежку-то обычно прилетал один самолет, потом его сменял другой — и так целую ночь. Досада брала — враг рядом, а морду ему набить не удается. Близок локоть, да не укусишь. Правда, Рыбкин однажды засек мигальщиков. Они с трех сторон обозначали границы

аэродрома. Обстрелял их Рыбкин. Больше молодчики из «пятой колонны» не появлялись.

— Честно скажу: засомневались ребята, — продолжал Серов. — Садиться-то приходилось на полосу после бомбежки. Прожектор был поврежден. Вместо него поставили автомобильные фары. Но тут на шестую ночь Миша Якушин заметил-таки «Ю-52». Обстрелял его, но не сбил. Значит, увидеть ночью самолет врага можно! Противник почуял недоброе и на несколько дней затих. Ну, а о ночи на 26 июля 1937 года сам Миша расскажет.

Якушин пожал плечами:

— А что говорить? Ну, вылетел…

— Так не пойдет! — остановил его Серов. — Ты же не газетчикам рассказываешь. Боевым товарищам. — И улыбнулся. — Не таи опыт! Уверен — не один из этих ребят сам собьет фашистского бомбера. Давай как на духу!

— Около двенадцати часов ночи по телефону сообщили, что авиация мятежников бомбит республиканские войска в районе Эскориала, — начал Якушин свой рассказ. — Ночью на линию фронта мы летели впервые. По очагам пожара определили район патрулирования. Серов остался на высоте две тысячи метров. Я поднялся на тысячу метров выше. Мне опять повезло. Минут через десять увидел на встречном курсе бомбардировщик противника. Теперь-то он не уйдет. Пропустив его, я развернулся на сто восемьдесят градусов и пошел на сближение сзади почти на одной высоте с правой стороны. Мы знали, что на стыке правого крыла с фюзеляжем находится бензиновый бак. Пристроившись почти вплотную и уравняв скорости, я прицелился и открыл огонь. С правой стороны фюзеляжа вспыхнуло пламя. Почти одновременно открыл огонь по моему самолету стрелок, но было уже поздно: загоревшийся бомбардировщик начал падать. Я следил за его падением, пока он не грохнулся о землю. По времени мы должны были еще продолжать патрулирование, но не терпелось скорее вернуться на аэродром, поделиться радостью. Не успел я выйти из кабины самолета, как попал в лапы Серова, который радовался не меньше меня, если не больше. Ведь это победа его идеи! На другую ночь Анатолий Серов тоже сбил вражеский бомбардировщик… Вот и все.

Что и говорить, отлично действовали ребята. Советское правительство высоко оценило мужество летчиков, наградив их орденами Красного Знамени. Премьер-министр Испанской республики поблагодарил Серова и Якушина от имени испанского народа и вручил обоим ценные подарки.

Остается сказать: Анатолий Серов словно в воду смотрел, говоря, что не один летчик из присутствующих тогда на встрече сам в ночном поиске одержит победу. Действительно, в дальнейшем республиканские летчики успешно действовали ночью против бомбардировщиков врага, где бы те ни появлялись.

Под Сарагосой командир истребительной группы Иван Еременко, выйдя в поиск на машине И-15, сбил ночью бомбардировщик противника. Евгений Степанов и Илья Финн уничтожили в ночном бою машины врага над Барселоной. Сбивали ночью вражеские самолеты и испанские летчики. Об этом я знаю из рассказов. Сожалею, что не могу назвать их имена — истекшие после испанских событий десятилетия немало интересного унесли из памяти.

В Валенсию мы все приехали заблаговременно и смогли накоротке познакомиться друг с другом, поговорить о делах, вспомнить Родину, общих знакомых. Они, конечно, нашлись. В армии это не диво. Встретишься с человеком, которого никогда не видел, перебросишься несколькими фразами и оказывается — либо он, либо ты служил с его товарищем, другом. Важно было и другое — установить личные контакты. Мы знали, что где-то, на каком-то фронте сражаются Анатолий Серов, Александр Сенаторов… Но теперь это были не только громкие имена, а люди, с которыми в суровых фронтовых условиях быстро сдружились. Дружба эта окрепла в воздушных боях на Халхин-Голе, сцементировалась в монолит за годы наших поединков с фашистскими летчиками в период Великой Отечественной войны.

На совещании мы заслушали доклад начальника штаба ВВС о готовности частей, аэродромной сети и материально-технических средств к Арагонской наступательной операции. Командующий ВВС генерал Сиснерос поставил нас в известность: наступление намечается на конец августа — начало сентября в районе Сарагоса — Бельчите. Точные сроки и план действий авиации будут уточнены. Затем были распределены аэродромы для базирования частей авиации. Решили, что для лучшей маневренности, большей оперативности, а также для уменьшения потерь от возможных налетов на каждом аэродроме базируется одна эскадрилья. Мы должны занять аэродром Альканьис, расположенный в пятидесяти километрах северо-восточнее Бельчите и в ста — восточнее Сарагосы. День перебазирования пока оставался неизвестным.

В чем заключалась цель Арагонской наступательной операции? Об этом нам рассказали испанские военные товарищи.

Цель операции — взять Сарагосу, заставить франкистов перебросить на этот фронт войска, наступающие на Сантандер.

Обстановка на арагонском направлении сложилась более тяжелая, чем в период Брунетского наступления республиканских войск. Месяц передышки, который имел Северный фронт благодаря осуществлению Брунетской операции, не был там использован должным образом.

Главной зоной операций были выбраны районы Зуэра — Вильямайор-дель-Гальего на севере реки Эбро и Кинто — Бельчите на юге.

Ознакомившись с общей обстановкой, командиры истребительных эскадрилий, которым предстояло непосредственно прикрывать группы других самолетов, приступили к отработке вопросов взаимодействия, сигналов опознавания и т. д.

Согласно плану наша эскадрилья должна была прикрывать действия группы легких бомбардировщиков-штурмовиков Р-зет (модернизированных Р-5). Я пригласил командира группы к нам, в Сагунто, чтобы совместно с летным составом отработать вопросы взаимодействия. Капитан Алонсо охотно согласился.

Вместе с ним в Сагунто прибыли штурман Хуан Альварес и командиры эскадрилий Франсиско Рамос и Хесус Родригес. Они были так жизнерадостны, веселы, что мне порой казалось, будто они собираются не на боевое задание, а на пикник. Однако это не помешало им тщательно отработать весьма сложные вопросы взаимодействия. Здесь еще следует учесть, что у нас самих опыта боевого прикрытия более тихоходных штурмовиков не только практического, но и теоретического в общем-то не было.

Летчики нашей эскадрильи, ее технические работники — испанцы — радушно встретили своих боевых друзей, с которыми нам теперь предстояло воевать крыло к крылу. Среди прибывших и «наших» испанцев нашлись общие знакомые и даже земляки. Некоторые из них не виделись с первых дней национально-революционной войны. Нам был понятен тот восторг, с каким проходила встреча.

Сначала мы с капитаном Алонсо обрадовались теплой встрече наших подчиненных, но потом видим, что если и дальше так пойдет, то мы затянем обсуждение вопросов взаимодействия до морковкина заговенья. Алонсо, правда, привел на этот случай другую, испанскую поговорку, но смысл ее был тот же. Как ни жалко было отрывать людей от самого приятного после долгой разлуки — от воспоминаний, пора было браться за дело.

Мы устроились на КП. Алонсо сообщил, как он думает строить боевой порядок своей группы:

— В первом вылете будут участвовать четыре эскадрильи: три по девять самолетов и одна — шесть. Боевой порядок до цели в

эскадрильях — клин звеньев. Эскадрильи — в колонне. Дистанция между ними — 100 метров. В районе цели боевой порядок будет зависеть от характера цели. Об этом нам скажут перед вылетом.

Договорились, что прикрывать мы их станем двумя группами. Первая — непосредственного прикрытия. В нее входят четыре пары: слева, справа, выше и ниже штурмовиков. Вторая группа — ударная. Она пойдет на 200–300 метров выше колонны. Ее местонахождение будет зависеть от обстановки.

Далее уточнили порядок и место встречи, сигналы опознавания и готовности к сопровождению, маршрут и высоту полета от аэродрома к месту встречи.

Закончив отработку плана и решив все возникшие по ходу обсуждения вопросы, мы пригласили испанских товарищей на обед. Подняли чарки за успех, за боевую дружбу. Впервые обедали по-испански. Не спеша, обстоятельно. Испанцы относятся к еде с некоторой ритуальной торжественностью. За столом вернулись к неоконченным воспоминаниям и расспросам. Послышались шутки и смех. Особенно довольны были испанцы, когда наши ребята стали демонстрировать свои успехи в испанском языке, путая ветчину с мылом — «хамон» и «хабон»… Пили, усердно обливаясь, воду из узкогорлых сосудов — порронов. Вся хитрость этого искусства состояла в том, чтобы, держа поррон на вытянутой руке, лить влагу прямо в горло, глотать не закрывая рта.

Двухчасовой обед закончился. Мы расставались довольные проделанной работой и знакомством. В конце дня Алонсо и его подчиненные отправились на свою базу. Вечером капитан позвонил, что добрались благополучно, еще раз поблагодарил за прием и пригласил нас к себе. Приглашение мы приняли, но встретиться нам пришлось не скоро.

Пошли дни более детальной разработки задачи по прикрытию. И хотя мы понимали всю важность задания командования, оно, говоря откровенно, пришлось нам не по душе. Многие напрямик задавали мне вопрос:

— Почему именно мы назначены на это дело?

Что ж, подобные вопросы могут показаться странными летчикам современным, летчикам — участникам Великой Отечественной войны. И здесь нужно объяснение.

Да, мы, конечно, мечтали и рассчитывали на другую боевую работу. В то время нас учили и воспитывали несколько в ином духе. Наш девиз был: «Ищи противника в воздухе! Нашел — атакуй! Атаковал — уничтожь! Ты — истребитель, хозяин положения в воздухе. Всегда будь смел, инициативен, активен,

упорен в бою, навязывай свою волю противнику. Добейся, чтобы он боялся тебя, чтобы, где ты находишься, враг не смел появляться. Оправдай свое назначение — истребитель!»

И вот нас лишили свободы действия в воздухе. Вместо поиска врага, ведения боя мы должны были прикрывать штурмовики. Нас как бы связали, сковали по рукам и ногам. Во всем зависим от группы штурмовиков и, более того, от действий истребителей противника. Мы можем только отбивать атаки противника, наносить короткие кинжальные удары и тут же возвращаться в строй.

Ну а кто же все-таки будет выполнять задачи прикрытия, если не мы? Кто? Откровенно, мы и сами не знали. Во всяком случае, кто-то другой.

Что же это? Недопонимание? Наша наивность?

Пожалуй, ни то и ни другое. Просто в период нашей учебы не подчеркивалось, что истребители должны не только самостоятельно вести бой с бомбардировщиками и истребителями врага, но и прикрывать свои бомбардировщики.

На наш аэродром приехал Е.С.Птухин.

— Как отработан план с группой штурмовиков? — таков был его первый вопрос.

Я подробно доложил о плане. Показал схемы, которые мы набросали вместе с Алонсо. Восторга я при этом не испытывал. Просто приказ есть приказ, и его надо выполнять.

План прикрытия и сопровождения Евгений Саввич одобрил. Помолчав немного, спросил:

— Что же не интересуетесь, почему именно вас выделили на сопровождение?

Я сделал вид, что внимательно рассматриваю карту, лежащую на столе командного пункта аэродрома:

— А что уж тут спрашивать?

— Постно, постно, — Евгений Саввич покачал головой. — А ежели начистоту?

— Сами знаете, товарищ командир, мы в бой рвемся.

— Сопровождение штурмовиков — не прогулка. Я, если хотите, специально вас для этого дела выбрал. Потому что знаю вас всех и каждого.

— А в других не верите?

— Ну, так нельзя ставить вопрос, товарищ комэск…

— Уверен, что в зоне цели встретятся другие эскадрильи, которые в свою очередь будут прикрывать и штурмовиков, и нас.

— Совершенно точно.

— Вот и получается, что дело не в доверии… Просто у нас еще нет настоящего опыта в воздушных боях. Но если так и

дальше будет, то где же мы этот самый боевой опыт приобретем?

Говорил с Птухиным я, естественно, спокойно, без тени обиды, но и горечи своей скрыть не мог. Как ее скроешь? Да и ни Птухин, ни я, наверное, не годились в дипломаты.

Важность задачи сопровождения штурмовиков мы понимали. Знали и другое: когда мы будем непосредственно прикрывать испанскую группу, ее летчики начнут действовать увереннее, спокойнее. После нашей встречи с ними мы не сомневались — они доверятся нам вполне. Но попробуйте сразу переменить свои сложившиеся, устоявшиеся взгляды.

— И еще учти, комэск! Ваша совместная работа с испанскими летчиками — залог интернациональной дружбы. Наш пароль — братство.

— Конечно, мы станем защищать их, как лучших своих боевых друзей. Неужели вы в этом сомневались?

— Не сомневался. И вот еще что. Район действий группы штурмовиков мы вдобавок прикроем сильными группами И-15 и И-16. Во время операции их будет там три-четыре эскадрильи. На них возлагается перехват истребителей противника, если они там появятся. Но это в районе цели. Однако командование ВВС не хочет рисковать — и правильно! Противник может пойти на перехват группы штурмовиков на маршруте, до их подхода к району боевых действий или после бомбометания. Вот именно поэтому и было принято решение о непосредственном прикрытии.

Что и говорить, объяснение было толковым. Потом уже я поговорил с ребятами. Они прониклись пониманием важности тяжелой, в известном смысле неблагодарной, но почетной задачи.

Евгений Саввич остался у нас до вечера. Видимо, хотел провести с нами, своими воспитанниками, последние спокойные часы перед надвигавшимися грозными событиями. Мы попросили его сфотографироваться с нами на память. Птухин даже немного растрогался. Не говоря об этом вслух, мы понимали, что не все из нас, молодых, пышущих здоровьем и веселостью ребят вернутся домой. Фотограф долго маялся с нами: уж больно серьезные и напряженные лица были у всех. Наконец ему удалось чем-то рассмешить нас.

Потом говорили о всякой всячине, только не о предстоящих событиях и испытаниях. Птухин, как любящий отец, был среди нас, среди своих сыновей, перед их уходом в недолгий, но опасный путь. Уезжая, Евгений Саввич, коротко пожелал нам ни пуха, ни пера. Мы ответить, как полагается в таком случае, не смогли. Поблагодарили Птухина за заботу, просили не забывать нас и впредь. Это — так, вежливые слова. В душе каждый из нас

твердо знал: Евгений Саввич всегда помнит о нас, радуется нашим успехам, тяжело переживает наши потери.

21 августа. Нещадно палит солнце. Получаем приказ — перебазироваться. Через сутки, как обычно выслав вперед команды техников, приземляемся в Альканьисе, а с рассветом 23 августа приступаем к боевому дежурству звеньями. Остальной летный состав в это время уточнял порядок взлета и сбора в воздухе при различных видах боевых задач: по тревоге, при налете противника на аэродром, при вылете на фронт, при наращивании сил истребительной авиации во время воздушного боя, при задании на сопровождение. Затем нам предстояло изучить районы боевых действий и аэроузла базирования республиканской авиации, план взаимодействия и сигналы опознавания как между самолетами, так и между авиацией и наземными войсками.

Мы приехали на аэродром, как всегда, ранним утром. Летчики дежурного звена Панфилов, Ильин и Базаров сидели в кабинах самолетов в готовности № 1. Время их дежурства истекало. Через несколько минут должен был раздаться сигнал на смену. Летчики нового дежурного звена уже направились к машинам. Тут с поста воздушного наблюдения послышался возглас солдата:

— Фашистский самолет!

Я задрал голову, но сначала ничего не увидел. Подумалось: «Вот ерунда! Не мог проскочить фашист незамеченным через линию фронта! Там находятся посты ВНОС, которые засекли бы самолет противника, сообщили на КП ВВС, а оттуда поступил бы приказ нам».

— Фашистский самолет! — продолжал кричать солдат с поста.

Долго не раздумывая, надеваю парашют, пристегиваюсь ремнями. А звено Панфилова уже взлетело. Я заканчиваю подготовку, а мой техник Хосе продолжает кричать, указывая рукой в небо:

— Авионес фасиста!

Снова и снова поглядываю наверх, куда упорно показывал Хосе. Вижу разведывательный самолет. Летел он со стороны аэродрома Каспе! И это выглядело более чем странно. Оттуда никаких сведений не поступало. Оставалось предположить одно: вражеский разведчик пересек линию фронта где-то в районе Сарагосы на большой высоте. Сейчас он не опускался ниже 3500–4000 метров. Вражеский пилот держал моторы, видимо, на средних оборотах. Вот поэтому посты ВНОС аэродромов Ихара и Каспе не обнаружили его. Когда же, подходя к нашему аэродрому,

разведчик стал разворачиваться на Тортосу, где базировались СБ, машина заблестела в лучах восходящего солнца. Тут-то его наши наблюдатели и засекли.

Очевидно, приметив взлетающих истребителей, разведчик догадался, что его обнаружили. Вражеский пилот стал еще круче разворачивать машину, стремясь скорее уйти в сторону фронта. Об этом маневре свидетельствовало и другое: разведчик увеличил скорость, дал полную мощность моторам. За самолетом врага потянулся инверсионный след.

Теперь уже окончательно разобравшись в обстановке — над нами был единственный самолет противника, — я все-таки решил взлететь и пойти наперерез разведчику, отсечь его от линии фронта. На это были серьезные причины. Фашистский разведчик шел со стороны Ихары и Каспе, где его не заметили. Но он-то наверняка видел наши аэродромы! Мало того, он, конечно же, их сфотографировал! И наш аэродром в том числе. Почему бы нет? И вот этот разведчик, до отказа набитый сведениями о расположении республиканских аэродромов, пытается уйти за линию фронта! Как бы не так!

Взлетаю через одну-две минуты после дежурного звена. Фашистский экипаж наверняка сконцентрировал свое внимание на тройке Панфилова. Она, набирая высоту, догоняет разведчика. Взлетал я на северо-запад, и, подворачивая к линии фронта, фашистский летчик невольно помогал мне, идя на сближение со мною.

Я захожу сбоку. Все крупнее и крупнее выглядит самолет-разведчик в концентрических, похожих на мишень кругах прицела. До зуда в пальцах хочется поскорее нажать гашетку. Ведь, судя по всему, меня враги не видят. Они слишком увлеклись борьбой на дальних дистанциях с тройкой Панфилова.

Пятьсот метров…

«Рано!» — я себя сдерживаю. «Рано!»

Огонь пулеметов, установленных на И-16, особенно эффективен с меньшей дистанции.

Четыреста метров…

«Ну погоди же», — мысленно уговариваю себя.

— Триста пятьдесят… Триста!… Ну!

По тому, как резко и неуклюже вражеский летчик накренил самолет влево от меня, я понял, что он не ожидал моей атаки. Но, отвернув от меня, пилот-разведчик подставил машину под очереди звена Панфилова. Получив свою «порцию», вражеский пилот нашел-таки единственный правильный для себя выход. Он вывел машину на прямую в сторону Теруэля и со снижением на всей мощи моторов на предельной скорости ринулся к

предгорьям, возле которых держалась облачность.

Мы атаковали противника одновременно с разных сторон: Панфилов сверху, Ильин — снизу, Базаров — слева, я — справа. Огонь открывали с трехсот метров и вели до пятидесяти метров. Хорошо виделось, как очереди трассирующих и зажигательных пуль, ударив в машину, вспыхивали короткими белыми и оранжевыми огоньками.

После нашей второй атаки ни стрелок, ни штурман не стреляли. Мы ринулись в третью.

Выхожу из боевого разворота. Снова в концентрических кругах прицела вижу вражеский разведчик. И опять мы с Панфиловым почти одновременно открываем огонь по противнику. После выхода из атаки я обернулся и с трудом сдержал возглас радости: на вражеском самолете загорелся левый мотор.

«Ну, — думалось, — еще одна атака — и вражескому разведчику никогда не удастся передать своему командованию сведения о республиканских аэродромах. Тем более, что ведь эти сведения самые последние, полученные противником буквально за сутки до начала наступления, когда уже ничего или почти ничего нельзя изменить!»

Но, повернув на боевой курс, я увидел, что пилот-разведчик ринулся в глубокое скольжение с пикированием. Пламя, метавшееся около его левого мотора, сбил бешеный встречный поток воздуха. Самолет-разведчик был все еще жив.

Атаки последовали одна за другой. Было видно, как после очереди от фюзеляжа машины, от крыльев отлетели куски обшивки. Фонарь летчиков разбит вдребезги. Левый мотор продолжал дымить, винт остановился. Машина болталась из стороны в сторону. Но самолет продолжал лететь. Как смертельно раненный хищный зверь, он упрямо полз к спасительным для него облакам. А они уже близко. Еще несколько минут, даже не минут, а секунд, — и разведчик противника нырнет в туманное чрево, исчезнет с глаз.

Вхожу на боевой курс. Машина врага в перекрестье. Нажимаю гашетки… Даю длинную очередь. Я еще не прекратил огня, а самолет противника с большим углом пикирования призрачно мелькнул в белых прядях тумана и скрылся в облаках.

Если сказать, что было обидно до слез, то это будет точно. Ведь именно в последний момент у меня была реальнейшая возможность прикончить самолет-разведчик. Если франкисты и не знали о готовящемся наступлении, то достаточно будет привезенных экипажем снимков, чтобы в штабе противника насторожились, приняли необходимые меры для проверки и

перепроверки данных, убедились в том, что наступление республиканцев вот-вот начнется.

Злость разбирает меня. Вчетвером не смогли сбить один самолет! Летчики-истребители, называется! Просятся на ответственные задания! Черт бы нас побрал с торопливостью, нервозностью! Барышни кисейные, а не истребители!

Как же я Евгению Саввичу стану докладывать?

Эта мысль совсем доконала меня.

После посадки я направился на КП. Докладывать Птухину. По пути на КП сообразил, что Кригин, всегда такой внимательный, не спросил меня о том, чем же закончился бой. Подумал об этом и только рукой махнул. А что, собственно, было спрашивать? Ведь по мне было видно — упустили разведчика!

Я чуть замедлил шаг. Хотелось хоть на несколько секунд оттянуть неизбежный и неприятный разговор. Подошел Панфилов, хотел доложить по форме о возвращении с задания, но я отмахнулся.

Подойдя к телефону, присел, стянул с головы шлем, пригладил потные волосы. На душе кошки скребли. Руку протягивал к трубке точно свинцовую, а сама трубка будто двухпудовая гиря.

Услышав по телефону голос Птухина, я вместо четкого доклада пытаюсь описать перипетии боя. Это получается невольно. Но Евгений Саввич перебивает меня.

— Товарищ Гусев! — слышу строгий официальный голос. — Доложите суть. Уничтожили вы разведчика или нет? Не разводите турусы на колесах.

— Нет. Разведчика мы не сбили…

Слышу, как Птухин вздыхает с досады. А потом отчитал меня, да так, как умел делать только он. И поделом. Я только потел да краснел. Заканчивая разговор, Птухин с горечью сказал:

— Хотел вас за боевую готовность и бдительность, за своевременное обнаружение разведчика поставить в пример другим, которые проморгали самолет врага… А выходит — не за что… Ну ладно. Идите, занимайтесь делами. Но все сказанное учтите!

И Птухин положил трубку.

Вытерев пот со лба, проступивший то ли от начинающейся жары, то ли от нагоняя, я увидел шедшего к КП инженера по вооружению Луиса.

— Товарищ комэск, разрешите доложить, — сказал Луис.

От волнения и горечи, от обиды и злости на самого себя сдавило горло, и, откашлявшись, я кивнул:

— Слушаю вас.

— Товарищ комэск, на всех четырех самолетах почти полностью израсходован боевой комплект.

— Вы свободны, — ответил я.

Только этого не хватало. Хороши истребители! За несколько атак, за несколько минут выпустить почти весь боекомплект! Настроение испортилось вконец. Ведь и об этом следует сказать на разборе. Подумалось, что прав Птухин: только с «черновой» задачи по прикрытию нам и нужно начинать боевую работу.

Походив вокруг стола на КП, решаю: после обеда собрать летный состав и тщательно разобрать наш неудачный бой. Это просто необходимо сделать. В конце концов, отрицательный опыт — тоже учеба, горькая, ранящая самолюбие, но очень, очень нужная.

Сначала собираемся мы, четыре участника неудачной схватки. Анализируем свои действия, промахи, определяем свое отношение к ним. Находим, пусть хоть после драки, верный путь, правильный вариант.

Действовали мы в общем правильно. Не позволили разведчику безнаказанно уйти за линию фронта. Атаковали, как положено, — одновременно, с близкого расстояния.

Наиболее вероятная причина нашей неудачи — самоуверенность. Зная, что нас четверо, сила на нашей стороне, мы — не сознательно, конечно, — решили, будто сбить один вражеский самолет не составит особого труда. Так, хотелось нам того или нет, мы допустили халатность. Но когда после двух атак мы увидели, что нам попался «твердый орешек», когда и после третьей атаки пилот противника сумел сбить пламя с мотора, а до облачности оставалось совсем немного, мы допустили поспешность.

А спешка никогда не способствует успеху.

Бой показал, что сбить двухмоторный самолет да при опытном пилоте — не простое дело. Теоретически считалось: для уничтожения самолета противника надо на один мотор вражеской машины иметь один истребитель. Нам было достаточно двух истребителей. А мы действовали четырьмя и все же не сбили. Значит, допустили серьезные промашки.

В рассуждениях прошло часа два.

Неожиданно меня вызвали к телефону. Чувствую, что ничего хорошего мне не скажут. Медленно иду на КП. Очень удивляюсь необычному обращению ко мне Е. С. Птухина:

— Александр Иванович! Разведчика-то вы все же сбили.

— Сбили? — я неподдельно удивился, сел на стул.

— Полчаса назад звонили с передового поста ВНОС. Доложили, что в расположении республиканских войск юго-

восточнее Бельчите упал самолет-разведчик противника. Экипаж погиб. А перед падением слышали стрельбу в воздухе над собой. Но самого боя не видели — облака скрывали.

— Значит, все-таки сбили…

— Сбили, сбили, товарищ комэск! Поздравляю! От души поздравляю, Александр Иванович. Ну, а что сказал тебе раньше — беру обратно, — чувствовалось, что настроение у Евгения Саввича хорошее. Помолчав, он добавил:

— А вообще-то один самолет-разведчик надо сбивать чисто. Особенно если вас четверо. И так сказать, на глазах всего личного состава…

— Так точно!

— Командующий ВВС генерал Сиснерос поздравляет летчиков, участников воздушного боя, и объявляет им благодарность. Я полностью присоединяюсь к мнению командующего и благодарю от себя.

Я что-то отвечал Птухину. Право, не помню. Вроде бы тоже благодарил. А потом, стараясь сдерживать шаг, направился к ребятам. Услышав громкий разговор на КП, они притихли. Меня встретили стоя. Урезонивая себя, чтобы не закричать от радости, чего доброго, сообщаю приятную весть. Не скрываю слов Птухина о том, что разведчика, если еще придется, надо сбивать «чисто… на глазах… личного состава». И не отменил разбора боя.

Теперь стало яснее, как надо вести разговор. И он состоялся.

Мы вели разговор о немаловажных обстоятельствах, которые предъявляет пилоту фронтовая обстановка. Наши летчики, приехавшие в Испанию, конечно, были отличниками боевой подготовки. Мы хорошо знали пилотаж, метко стреляли по воздушным целям. Считались мастерами ведения боя. Верно и то, что досталось нам это не легко. Казалось бы, чего проще: «тяжело в учении, легко в бою». Стали добровольцами, попали на фронт — и применяй свое умение. Однако дело обстояло не совсем так.

Фронтовая обстановка ставит перед летчиком, да и перед любым бойцом, новые, порой совершенно неожиданные вводные. Прежде всего речь идет о тактике. В учебных боях мы «сражаемся» с товарищами. Наши «противники» и мы ведем «бой» по единой тактической схеме. Это неизбежно. Во фронтовой обстановке мы сталкиваемся с иной тактической схемой. Ее надо разгадать, найти контрприем, навязать свою тактику врагу. Например, ведение боя на вертикалях. Мы изучили теорию, на практической учебе в гарнизоне вроде бы неплохо овладели этим приемом. Но фронт, боевая обстановка предъявили более жесткие требования. И даже после усиленного тренажа с Николаем Ивановым нельзя было ручаться, что в настоящем воздушном бою мы застрахованы

от неожиданности. Нам может попасться вражеский летчик, владеющий искусством боя на вертикалях. А в самой схватке будет уже поздно исправлять собственные ошибки. За них придется расплачиваться кровью, а то и самой жизнью.

Вывод следовал один: надо воевать с горячим сердцем и холодной головой. При любом превосходстве сил не считать противника ни слабее, ни глупее себя. Врага надо ненавидеть, но нельзя недооценивать его ловкость, хитрость. Если недооценишь — станешь жертвой самообмана.

Примерно об этом говорил и Е. С. Птухин, когда приехал к нам после истории с разведчиком. Он показал фотопленку со снимками, найденными на борту сбитого нами самолета. На кадрах прекрасно различались самолеты на аэродромах под Ихарой, Каспе и в Альканьисе. Мы без длинных объяснений уразумели, что, уйди от нас самолет-разведчик, досталось бы республиканской авиации…

Глава 3. Вспоминая дни мирные, учебные

Нас учит Валерий Чкалов. — Парад над Красной площадью. — «Чуть тронь ручку — в облака кинется…» — Вулкан гнева. — Позывные «Интернационала». — Добрые советы Сергея Черных. — Прощание с семьями. — «Кооперация» на волнах Балтики

После разбора нашей схватки с самолетом-разведчиком невозможно было не думать о причинах наших промахов, необоснованных, как я теперь понимал, обид на «черновую» работу при сборке самолетов и во время первых боевых вылетов.

Почему это происходит?

…Так уж получилось, что на втором этаже небольшого дома в Альканьисе в одной комнате оказались мой заместитель Платон Смоляков, председатель партийного землячества Иван Панфилов и я. А на первом этаже нашего общежития ребята крутили на патефоне одну и ту же пластинку: «У самовара» и «Утомленное солнце» — на обороте.

Солнце уже утонуло за горизонтом, на небо высыпали яркие звезды, и появилась маленькая, почти ослепительная луна. Ее свет четким блестящим контуром обрисовывал самолеты, бликами лежал на плоскостях. От домика, где размещался технический состав эскадрильи, доносилась плавная испанская песня.

До чего чутки наши парни-испанцы. Обычно мы вместе проводим вечера. Но сегодня, точно угадав — начальство приезжало в общем-то не для того, чтоб благодарить нас, — они деликатно дают нам возможность пережить и осмыслить визит, который ранее нам нанес Е. С. Птухин.

Вздохнув, Платон протянул руку к вазе с апельсинами, отобрал еще незрелый плод.

— Как и мы, — усмехнулся Смоляков.

Начало разговору было положено. Не боясь быть непонятым,

я сказал:

— Что же получается, а? Мы — одни из лучших, надо полагать, летчиков соединения. Иначе бы не оказались здесь. Учились на совесть, тренировались, не жалея сил. Разве не так?

— Так-то оно так, но все же, — процедил Платон, морщась от кислого недозрелого апельсина. — «Ромео» нас «купили», разведчик чуть не ушел…

— А самое неприятное — Евгению Саввичу пришлось объяснять нам, что сопровождение штурмовиков дело ответственное, — заметил Панфилов. — И все равно — голове понятно, а сердцу не прикажешь.

И Иван почти слово в слово повторил мои размышления о том, что, в известном смысле, мы, истребители, смотрели на себя как на особых пилотов, охотников за вражескими самолетами.

Как складывалась наша учеба? Даже в последний период — перед отъездом в Испанию.

…Лето 1936 года в Бобруйске выдалось на редкость погожим. Где-то в стороне, на границе Белоруссии и Украины бродили грозы, шли дожди, а над нашим аэродромом, расположенным неподалеку от Бобруйска, плыли легкие пушистые облака. Лишь изредка, будто играя, они заслоняли солнце.

От зари до зари мы находились на летном поле. Осваивали новые машины. Год назад их передал нам с рук на руки Валерий Павлович Чкалов. Он сам и приучал нас к этой машине. Кто смотрел фильм, посвященный этому замечательному летчику, тот, наверняка, помнит, как на авиационном празднике Валерий Павлович в показательном воздушном бою одержал победу над «противником», виртуозно владеющим искусством пилотирования. Так вот машина, которую Чкалов довел на испытаниях, и есть И-16.

Принимали мы новые истребители под Москвой, в апреле 1935 года. Каждый день совершали облеты, осваивая материальную часть. Чкалов помогал нам делом и советом. Среднего роста, коренастый, подтянутый, сохранивший военную выправку даже в гражданской одежде, Валерий Павлович приучал своих учеников к новой машине.

Не все давалось нам сразу. Непривычная для нас тогда высокая скорость, легкая маневренность самолета, казавшаяся капризностью, часто ставили летчиков в тупик.

А Чкалов был терпелив. Наши замечания воспринимал спокойно, на вопросы отвечал вразумительно, напирая по-волжски на «о»:

— Хорошая, очень хорошая машина. Только она не бык — не любит, когда ее за рога хватают. Она — что ласточка. Чуть тронь

ручку — в облака кинется. Не дергайте ручку, плавно, аккуратно действуйте рулями управления. И самолет будет вам послушен.

Что ж, конечно, Чкалов оказывался прав. Когда он сам поднимался в воздух, то у нас дух захватывало от восхищения. С ювелирным мастерством Чкалов проделывал труднейшие фигуры высшего пилотажа. Нам так летать еще не удавалось.

— Ничего, ребята. Москва и то не сразу строилась. Научитесь, — говаривал Валерий Павлович. — Я вот думаю, что еще далеко не все возможности машины открыты. Вот о чем покумекайте…

Мы не жалеем сил для того, чтобы быстрее и лучше освоить эту машину. И чувство гордости овладело нами, когда мы ее освоили и первыми в ВВС на истребителях И-16 участвовали в первомайском параде 1935 года, пролетая над Красной площадью. После парада нас пригласили в Кремль, на прием, где присутствовали И. В. Сталин, М. И. Калинин, К. Е. Ворошилов, другие руководители партии и правительства.

Это было два года назад. А сколько событий произошло с тех пор. Среди них — мятеж в Испании.

Сначала до нас доходили отрывочные сообщения о событиях в Испании. Нам думалось, что испанский народ сам ликвидирует мятеж. Но пламя борьбы разгоралось и разгоралось. Становилось все очевиднее: за спиной Франко лихорадочно орудуют закулисные силы империализма и фашизма. Ни у кого не оставалось сомнений: мятежников вооружают и вдохновляют Гитлер, Муссолини, вся черная империалистическая реакция. Могли ли мы, советские люди, воспитанные партией Ленина в духе пламенного интернационализма, равнодушно созерцать трагедию, которую навлек фашизм на Испанию? Наш народ первым высоко поднял знамя интернациональной солидарности с патриотами Испании. И эта солидарность умножала их силы в национально-революционной войне — неравной, справедливой, героической и ужасной.

Волна солидарности с борющейся Испанией катилась и по советским аэродромам, авиационным и общевойсковым гарнизонам. Если говорить о нашем авиагородке под Бобруйском, то он напоминал вулкан гнева. Сердца летчиков и штурманов, инженеров и техников горели ненавистью к тем, кто с земли, с воздуха и моря терзал республиканскую Испанию.

— Хотим поехать добровольцами в Испанию, чтобы помочь защитить ее от фашизма! Мы верны позывным «Интернационала»…

Такие голоса раздавались в нашем авиагородке все чаще и чаще. К ним я присоединил и свой голос. «Я должен, обязательно

должен быть в небе Испании!» — эта мысль не покидала меня. Но как упросить начальство, чтобы включило в отряд добровольцев? И созданы ли такие отряды? Есть ли уже в испанском небе наши летчики? Разные слухи ходили вокруг авиагородка и в домах, где жили летчики. Хотелось точно удостовериться, посылает ли Москва добровольцев за Пиренеи.

Вспомнился теплый октябрьский день 1936 года. В наш гарнизон вернулись товарищи, побывавшие в Москве, в командировке. Мы встретились с ними вечером, после полетов. Давала себя знать усталость, но я жадно ловил каждое слово друзей, ощутивших московский климат — политический, военный, культурный. А друзья не открывались до конца. Чувствовалось, что они обладают какой-то тайной. За их улыбками скрывалась и грусть.

В конце концов я не выдержал и задал ребятам, приехавшим из Москвы, прямой вопрос:

— Летают наши над Испанией или еще не летают?

— А вы сами хорошо летаете над Бобруйском? — вопросом на вопрос ответил басом голубоглазый майор.

— Летаем…

— Технику осваиваете?

— Осваиваем…

Я еще не чувствовал подвоха.

— А тем временем настоящие летчики воюют в Испании с фашистами!

Мы повскакивали из-за столов. Сгрудились вокруг «москвичей». Новость, которую мы узнали от них, казалась нам невероятной.

Кое-кто из пилотов лениво махнул рукой:

— А… Очередной розыгрыш!

— Нет! Нет! Точно! — горячо запротестовали «москвичи». — Гражданам Советского Союза разрешено вступать добровольцами в испанскую армию.

— Что-то мы об этом ни в газетах не читали, ни по радио не слышали. Может, подвела на этот раз «солдатская почта»?

— Тихо, ребята! Не до шуток.

— Проверим!

И возможность проверки представилась через несколько дней. От ужина до отбоя мы занимались тем, что сочиняли рапорты. Мы понимали: рапорты такого рода — вещь необычная, и работали над ними коллективно, стараясь быть как можно более убедительными.

Вскоре тучи, бродившие вокруг да около, столпились над нашим аэродромом. Погода стала нелетной. Тогда мы решили, не

теряя времени, вместе отправиться к начальнику авиационного гарнизона комбригу Евгению Саввичу Птухину. Мы не сомневались, что начальство прочтет наши рапорты, даст «добро», скажет: «Молодцы!» — и станет ходатайствовать перед командованием Белорусского военного округа о том, чтобы направить нас добровольцами в Испанию.

И вот мы в приемной начальника гарнизона.

Адъютант встретил нас широко открытыми глазами:

— Товарищи, что за демонстрация?

— Скоро узнаешь. Скажи лучше — хорошее ли настроение у комбрига?

— Ну-ну, хитрецы… — видимо, догадываясь кое о чем, ответил адъютант. — Настроение у начальника отличное. А вы не боитесь его испортить?

Адъютант доложил комбригу. Вскоре распахнулась дверь. В кабинет мы ввалились гурьбой.

— Я вас слушаю, товарищи, — спокойно оглядел нас Е. С. Птухин.

Мы протянули ему рапорты.

Евгений Саввич этак внимательно посмотрел на нас, взял наугад несколько листков, прочитал рапорты-близнецы.

— Что ж, товарищи, хорошо. Очень. Ваше желание помочь борьбе испанского народа радует.

Мы приосанились.

— Но мне ничего неизвестно о наборе добровольцев, — улыбнулся Птухин. — Если узнаю об этом, то непременно буду иметь вас в виду. А пока, думаю, вам надо летать и летать. Набирайтесь мастерства. Ребята потупили головы.

— Вы свободны, товарищи. А Гусева и Акулина прошу остаться.

Из кабинета летчики выходили медленно, охотно уступая дорогу один другому. На нас из-за плеча посматривали, как на избранных счастливцев. Но вот закрылась дверь. Птухин начал нас «пропесочивать». Немало суровых, неприятных, но справедливых замечаний высказал Евгений Саввич. Он ходил из угла в угол кабинета, заложив глубоко в карманы руки.

— Конечно! Вы же — смелые, разумные! Кто б еще до такого додумался? Если командиры так опрометчиво поступают, что я могу спрашивать с их подчиненных? Вы в армии или в пионерском лагере?

Потом, видя, что мы с Николаем Ивановичем Акулиным не на шутку загрустили, Евгений Саввич смягчился.

— Садитесь, — кивнул он на диван и присел сам, сцепил пальцы рук. — Эх, товарищи… Не считайте, что вы одни хотите

поехать в Испанию…

Мы с Акулиным переглянулись. По тону комбрига не трудно было догадаться: он тоже, наверняка, ходатайствовал перед своим начальством о зачислении его добровольцем. Это он говорил нам:

— Когда я слышу пролетарский гимн «Интернационал», сердце зовет меня в Испанию, охваченную пламенем войны. Мы — интернационалисты. Позывные «Интернационала» для нас — превыше всего…

Да, мы — интернационалисты и потому не могли не мечтать о полетах в беззащитном небе Испании, о поединках с теми, кто сеет смерть на ее земле. Не могли! И точка.

В конце октября 1936 года с новой силой загорелся я желанием поехать в Испанию добровольцем. Причина? Изложу ее кратко. Вместе с группой летчиков мы перегоняли машины с московского завода на свой аэродром. Промежуточная дозаправка горючим производилась в авиагарнизоне Брянска. Здесь мне довелось прослужить до этого два года. Что и говорить, друзей в Брянске у меня осталось много. Солдатская дружба — особая. Ничто не забывается до конца жизни, словно первая любовь.

Приземлились мы в Брянске во второй половине дня. Вылет нам назначили на следующее утро. Времени поговорить с дружками хватало. Разместились в гостинице гарнизона. Отведали вкусные блюда. Ознакомившись с прогнозом на завтра, оформив заявку на перелет, я решил повидать старых друзей.

Едва отошел от штаба, навстречу мне Костя Кузьменко. Учился я с ним в одной авиашколе. Летали в одной эскадрилье. Потом служили четыре года в одной части. Сграбастали мы друг друга по-медвежьи. Хохочем от радостной встречи. Только вместо обычных вопросов «что?», «где?» да «как?» Костя, вдруг посерьезнев, говорит:

— Вот, Саша, какие дела… Не попал я в отряд…

— Какой отряд?

— Да вот на днях наши летчики и техники во главе с Тарховым подались добровольцами в Испанию.

— Как так?

— Вот так. Может, они уже там… А я вот — здесь. Не повезло…

— Кто же поехал?

— Кто, кто… — опустил глаза Костя. — Сергей Черных, Лакеев Иван, Колесников Костя, Денисов Сергей, Петр Шевцов да Петр Кузнецов, Акуленко Прокоп… — и Костя рукой махнул, мол, не святцы, чего всех до единого перечислять.

— А ты? — спросил я и тут же огорчился, что ненароком задел его душевную рану. Простит ли Костя мне такую

бестактность?

Покраснев, он более чем сердито ответил:

— Уедешь отсюда! Думаешь, так просто? Пожелал — получи билет до Мадрида… Я все начальство снизу доверху обошел, пороги у их кабинетов стер. У старшего по набору два раза был. А пробиться к нему, думаешь, удалось? Легче в рай попасть, чем к этому начальнику.

Поговорил я с Костей, задал ему добрый десяток вопросов, посочувствовал, как мог, и отправился обратно в гостиницу. Встречаться мне больше было не с кем. Остальные друзья — где-то на пути в Испанию. Может, уже дерутся с фашистами.

Эх, и горько же стало мне!

В гостинице мои товарищи уже знали новость.

Искренне я завидовал добровольцам. Сердцем был рядом с ними.

Многие из нас в ту ночь не спали. Я понял это утром по покрасневшим от бессонницы глазам.

— Вот что, товарищи… — начал я, ни к кому не обращаясь. — На войне нужны люди с крепкими нервами, умеющие владеть собой. Да и медкомиссия будет построже, чем в летном училище…

— Это понятно, — дискантом ответил лейтенант из второго звена.

— Так вот одна, другая бессонная ночь — и любитель полуночных размышлений вполне может расстаться с мыслью быть в числе добровольцев.

Многие из летчиков потупились.

Пока летели до родного аэродрома, у меня из головы не выходили думы о наших товарищах-счастливчиках. Над аэродромом прошли парадным строем. Никогда я еще не замечал, чтобы летчики выполняли все элементы строя с такой тщательностью, изяществом. Конечно, мы знали, что за нашим полетом следят летчики гарнизона и уж наверняка Евгений Саввич Птухин.

Стали заходить на посадку. И тут ни один пилот не допустил ни малейшей ошибки. Я отлично понимал, почему так стараются ребята. На земле ведь снова зайдет разговор об отправке в Испанию. А в таком случае к гадалке ходить не надо — добровольцами смогут стать лучшие из лучших. Естественно, каждому хотелось показать себя на новой машине.

Птухин вызвал меня в штаб. Докладывая ему о выполнении задания, я не удержался:

— Товарищ комбриг! Несколько дней назад группа наших летчиков-добровольцев выехала в Испанию. — И назвал фамилии.

Подошел ноябрь. Газеты и радио сообщили о крупных ожесточенных воздушных боях над Мадридом. Знали мы и о том, что франкисты решили во что бы то ни стало взять Мадрид к 7 ноября, а в день годовщины Великой Октябрьской социалистической революции устроить парад. Задним числом мы узнали, что уже наготове был и белый конь, на котором победитель въедет на главную площадь Мадрида.

Под Мадридом развернулись ожесточеннейшие бои на земле и в воздухе. Мятежники ворвались в пригороды. Правительство — но не коммунисты! — бежало из Мадрида. Тогда рабочий класс испанской столицы взял ее защиту в свои руки. Враг был остановлен. Мадрид остался свободным.

Снова и снова вчитывались мы в скупые газетные строчки. Ловили каждое слово радиопередач:

«…Фашистская авиация несет большие потери…

…На вооружении Испанской республики появились новые самолеты…

…«Чатос» и «москас» совершают чудеса в небе Мадрида.

…Бомбардировщики противника, раньше безнаказанные, теперь из-за больших потерь летают только под сильным прикрытием своих истребителей…

…Бомбардировщики мятежников при первых атаках республиканских истребителей беспорядочно сбрасывают смертоносный груз даже над расположением своих частей, стараются поскорей уйти под прикрытие зенитной артиллерии…»

Мы радовались:

— Кончились! Кончились для фашистов безнаказанные полеты!

— Видно, и наши ребята стараются!

— Да, достойный отпор дают!

В те дни ребята зачитывались корреспонденциями и зарисовками Михаила Кольцова. Его знали как прекрасного газетчика и фельетониста. Зажигали нас и статьи Ильи Эренбурга, взволнованные, страстные, гневные. Мы разделяли восхищение испанцев, которые возгласами «Вива!» приветствовали в небе Испании советские самолеты. Им были присвоены ласковые испанские имена. Без особого труда мы расшифровали, что «москас» (мошка) — истребитель И-16, а «чатос» (курносый) — И-15. Поломали головы, но по описаниям разгадали, что «катюша» — бомбардировщик СБ.

Новую энергию вливали в нас вести о том, что «катюши» бомбят военные объекты и войска фашистов на всей захваченной ими территории. Бомбили «катюши» мятежников и на Балеарских островах. Скорость и высота полета «катюши» превосходят

скорость полета и потолок «фиатов» и «хейнкелей».

Что и говорить, мы знали — на «москасах», «чатосах», «катюшах» уж точно летают наши ребята. Советские патриоты-добровольцы. Мы радовались их трудным, боевым победам. Много стараний мы прилагали, чтоб стать достойными наших боевых друзей.

В конце ноября нам стало известно, что многие наши летчики-добровольцы награждены боевым орденом Красного Знамени. Среди награжденных я встретил имена своих товарищей, бывших сослуживцев, с которыми летал крыло к крылу более трех лет: Сергея Черных, Ивана Лакеева, Петра Шевцова, Петра Кузнецова, Алексея Минаева, Константина Колесникова и других. А в январе 1937 года Якову Смушкевичу, Ивану Копецу, Сергею Денисову, Сергею Черных и Павлу Рычагову за храбрость и отвагу, проявленные в воздушных боях в небе Испании, было присвоено звание Героя Советского Союза.

Конечно, мы понимали, как много сделали наши товарищи, понимали, какие трудности пришлось им преодолеть и каким мастерством и мужеством они обладали.

Республиканская армия в то время накапливала опыт. Росло ее боевое мастерство. В марте 1937 года весь мир узнал о разгроме итальянского экспедиционного корпуса под Гвадалахарой. Испанские коммунисты отмечали, что в этом сражении большую роль сыграла республиканская авиация.

В описаниях мартовских и апрельских воздушных боев часто встречались мне совершенно незнакомые летные почерки. Сначала я удивлялся, мол, что-то Михаил Кольцов путает, а потом догадался. Ведь это, действительно, были незнакомые нам летчики. Летчики-испанцы, ученики наших ребят. Конечно, в известном смысле ведение боя зависит от характера, темперамента. Именно характер пилота определяет его пристрастие к тем или иным приемам, элементам, фигурам высшего пилотажа. Мы пришли к убеждению, что летчики-испанцы — отличные ребята.

Первая группа наших летчиков-добровольцев вернулась из Испании в апреле 1937 года. Среди них были Герои Советского Союза Павел Рычагов, Иван Копец, Сергей Черных. Их приглашали в гарнизоны. Они делились впечатлениями, рассказывали о событиях в Испании, о героической борьбе испанского народа.

Однажды Е. С. Птухин сказал:

— Наш гарнизон навестит Герой Советского Союза Сергей Черных.

Ожидали мы его с нетерпением. Готовились встретить

достойно. Нам было очень важно узнать из первых рук о ведении настоящего воздушного боя.

Надеялся я и на откровенный личный разговор с Сергеем Черных. Ведь он несколько лет назад продолжительное время летал в моем звене. Расспросить его о воздушных боях в Испании я готовился с пристрастием.

Когда Сергей приехал в Бобруйск, мы его встретили с исключительным радушием. Гарнизонный клуб был переполнен.

Выступление Сергея было интересным, насыщенным пафосом фронтовых будней. Он подробно рассказывал о немецких и итальянских пилотах, с которыми вел бои в воздухе, об их тактических приемах, сообщил тактико-технические данные немецких и итальянских истребителей и бомбардировщиков. Остановился он и на том, как показали себя наши самолеты. Не обошел Сергей и недостатки, которые, по его мнению, имелись в подготовке наших летчиков и которые мешали успешному ведению воздушного боя. Отметил не оправдавшую себя плотность наших боевых порядков: малые интервалы и дистанции между самолетами в звене и между самими звеньями мешают маневру, сковывают машины как ведущих, так и ведомых. Во время боев в Испании летчики в эскадрилье Сергея Черных практически перестроили боевой порядок. Дела пошли куда лучше. Советовал Сергей нам при пилотаже и особенно в воздушных «боях» создавать большие перегрузки на вертикалях, стрелять по воздушным целям с дистанции 200 метров и ближе, научиться взлетать и садиться на площадки ограниченных размеров.

— Это очень важно прежде всего для тех, кто хочет поехать добровольцем. В Испании практически все аэродромы ограниченных размеров. Без хорошо отработанных навыков взлета, а особенно посадки будет очень трудно.

Мы слушали Сергея Черных внимательно. Ярко и трогательно говорил Сергей о любви испанского народа к бойцам интернациональных бригад и особенно — к советским добровольцам: летчикам, танкистам, пулеметчикам.

— Где бы мы ни беседовали с испанцами: в театре, в кино да и просто на улице, нас всюду встречали тепло, сердечно, по-братски.

После собрания я пригласил Сергея к себе.

— Не забыл, значит, подопечного, Александр Иванович.

Мы расцеловались. Я от души поздравил Черных с присвоением высокого звания Героя, пожелал новых успехов.

Сергей положил мне руку на плечо, дружески обнял:

— Тебе спасибо, товарищ командир звена. За учебу. За

требовательность. Ох, как она нужна, необходима для воспитания молодого летчика… И, честно говоря, как мы ее несправедливо недолюбливаем в дни учебы. Это и вина наша, и беда.

Я порадовался за Сергея. Было приятно сознавать, что высокое звание не вскружило ему голову. Черных не зазнался, не задрал нос. Был по-прежнему простым, вдумчивым и хорошим парнем, каким я знал его с 1932 года, когда он прибыл в нашу часть по окончании летной школы и был ведомым в моем звене.

Приятно было сознавать и то, что в воспитании Сергея Черных как летчика и как человека есть доля, пусть небольшая, скромная доля, и моего труда.

Забегая вперед, хочется отметить, что душевные качества и мастерство пилота Сергея Черных уважали во всех частях, где ему потом довелось служить.

Разговорились мы о товарищах, воевавших в Испании.

— Когда мы ехали в Испанию… Да и вы, и многие-многие другие не представляют себе, что такое фашизм, — нахмурил брови Сергей.

— Представляем, — ответил я. — Фильм «Болотные солдаты» смотрели, газеты читали.

— Все это не то… Один из наших летчиков выбросился из горящего самолета. Ветер отнес его к позициям фашистов. На другой день при налете на Мадрид немецкие пилоты из эскадрильи «Кондор» сбросили на парашюте тюк. В брезент было завернуто изрубленное на куски тело нашего товарища… Врачи нам сказали, что его рубили топором живого… Это не «Болотные солдаты», хотя фашистский концлагерь — самое дикое и жестокое на земле. В Испании мы лучше поняли, что такое ненависть. Научились ненавидеть фашистов.

Беседовали долго. И все же мне не удалось узнать у Сергея Черных, кому же все-таки надо писать и куда, чтобы войти в число добровольцев и поехать сражаться с фашистами в Испанию.

— Никуда и никому не надо писать… Понадобишься — найдут. Ты же в армии.

Время пребывания Черных в нашем гарнизоне истекло быстро. Мы тепло распрощались. Он поехал в другие летные части. А потом получил заслуженный отдых. Вновь я встретился с Сергеем в Одессе уже в 1940 году. Несколько месяцев мы опять работали вместе. Потом Черных отправился в Белосток. Здесь его застала война. Вскоре я потерял его след. И лишь много времени спустя узнал, что Сергея нет в живых.

Родом Сергей с Урала, из индустриального Нижнего Тагила. У него была чудесная семья: хорошая жена и двое отличных сыновей. Где они сейчас и что с ними — не знаю.

Надеюсь, они откликнутся, сообщат о себе.

В яркие наряды одевала весна белорусские поля и леса. Шел 1937 год. Наш гарнизон жил размеренной и напряженной жизнью. Мы усердно занимались учебно-боевой тренировкой. Постепенно вводили в нее те элементы, о которых говорил Сергей Черных. Сообщения из Испании продолжали беспокоить нас. Никто не оставался равнодушным к тому, что бои между республиканцами и фашистами разгорались все жарче и жарче.

Неожиданно в мае Е. С. Птухина вызвали в Москву. Одни утверждали, что начальника нашего гарнизона переводят с повышением в Киев. Другие предполагали, что его оставят в Управлении Военно-Воздушных Сил Красной Армии. Обычно редко ошибавшийся «солдатский вестник», как выяснилось, дал на этот раз осечку. Некоторое время спустя мы узнали, что Евгений Саввич Птухин уехал в Испанию.

Мы приуныли.

Вскоре прибыл новый начальник нашего соединения — Герой Советского Союза, доброволец национально-революционной войны в Испании, участник боев над Мадридом и Гвадалахарой Сергей Прокофьевич Денисов.

Приняв соединение, Денисов строго проверил учебно-боевую и летную подготовку частей. Сергей Прокофьевич оказался и требовательным, и приятным в обращении командиром. Разбирая полеты, он часто приводил поучительные примеры воздушных боев с фашистскими асами. В каждом из эпизодов содержалось нечто новое и необходимое для нас, военных летчиков. Суровый опыт войны, оплаченный кровью наших лучших товарищей, определил основные направления учебы летчиков.

Теперь уже не рассказ, а показ полетов более расчлененными боевыми порядками сделался законом. Мы начали чаще проводить учебные стрельбы. В ведении воздушного боя и пилотажа большие перегрузки на вертикалях стали доминирующими приемами схваток «противников». Больше внимания уделялось посадкам и взлетам с ограниченных площадок без опознавательных знаков. Обстановка полетов максимально приближалась к боевой.

Затем, к нашему удивлению, мы стали нарушать официальные инструкции по эксплуатации самолетов И-16. Нарушения, с точки зрения буквы инструкции, казались вопиющими.

Денисов заявил, что будем проводить взлеты и посадки при боковом и попутном ветре и в разных направлениях.

— Прежде всего, — сказал Денисов, — я покажу все эти элементы сам. Потом их тщательно отработает руководящий

состав, вплоть до командиров звеньев. Только после того как вы научитесь это делать на «отлично», приступим к отработке со всем летным составом.

Приказы начальства с начальством не обсуждаются, но в домашней обстановке мы часто спорили. Возможно ли сделать на истребителе И-16 то, о чем говорил Денисов? Этот вопрос интересовал всех. Сошлись на том: кому-кому, а Сергею Прокофьевичу лучше знать — получится или не получится. Припомнились тут мне слова Валерия Павловича Чкалова: «Я думаю, что еще далеко не все возможности самолета И-16 открыты. Вот о чем покумекайте…» Рассказал я о разговоре с Чкаловым своим товарищам. Многие скептики после этого поутихли, призадумались. Порешили на том, что инструкция — документ не только нужный, но и обязательный, однако он все-таки не крылья, с помощью которых машина летает, и совсем не летчик, который управляет машиной.

Посмотрим, как летает Денисов, а там и сами научимся.

Наутро собрались на аэродроме. Погода стояла будто на заказ. Далеко, значит, не идеальная. Дул порывистый ветер. По небу грядами скользили облака. Полосатый матерчатый конус на шесте то надувался колбасой, то бессильно опадал.

Появился Денисов, спокойный, улыбчивый. Прищурясь, посмотрел на нас:

— Под Мадридом бывало похуже. Там голое плоскогорье. Ветер гуляет и крутит, как ему вздумается. Только примеришься к нему, а он, черт, под другое крыло как шарахнет. Успевай вертеться.

Командир уверенно прошел к подготовленной машине.

Его самолет взлетел, не пробежав и половины взлетной полосы. Да, впрочем, какой взлетной полосы! Денисов повел машину по полю, а ветер бил под левое крыло, грозя опрокинуть, едва она оторвется от земли. Мы затаили дыхание, готовясь к самому худшему. Мы-то уж знали, как капризничает И-16, «ишак», когда на нем пробуют выделывать этакие фортели!

Но самолет оказался послушным в опытных руках. Едва Денисов оторвался от земли, как тут же подвернул машину к ветру. Взлетел, набрал скорость и взмыл почти вертикально вверх. Сделал боевой разворот, вошел в пике. После пике выполнил петлю, боевой разворот, бочку, иммельман, выпустил шасси и пошел на посадку, опять держа ветер сбоку.

Присев на корточки, мы следили за приземлением. То ли нам показалось, то ли действительно так и было, ветер раза три крепко, «апперкотом» бил самолет под крыло. Он чуть кренился, тотчас выравнивался и касался земли на повышенной скорости.

Денисов быстро убрал газ, и машина будто замерла на месте, не пройдя и половины положенного при посадке пробега.

Мы облегченно вздохнули и кинулись с возгласами радости к самолету. Не каждый день доводилось нам видеть столь блистательный взлет и посадку, да еще при боковом ветре!

Подбежали к самолету, а Денисов и не думал покидать его. Развернул его по ветру и снова взлетел. Сделал несколько фигур высшего пилотажа, как бы имитируя бой с противником. Снова с напряженным вниманием следим за посадкой теперь уже при попутном ветре. Подталкивая друг друга локтями, восхищенно улыбаясь, мы чувствовали и понимали, что с таким учителем наверняка овладеем сложными приемами, расширим возможности нашего летного мастерства.

Денисов все еще не покидал кабины И-16. Он приказал лишь убрать посадочные знаки. Вот командир опять в воздухе. Короткий, энергичный воздушный «бой». Как бы вынуждая противника к посадке, Денисов прижимает его к земле и, точно рассчитав место приземления и пробег машины, останавливается неподалеку от нас, сгрудившихся на старте.

Мы были покорены его мастерством. Денисов практически показал: на самолете И-16 можно выполнять полеты, не предусмотренные инструкцией по эксплуатации.

Затем состоялся детальный разбор полетов в необычных для нас условиях. Денисов, совсем не уставший, а только разгоряченный и взволнованный полетами, объяснял и показывал жестами, как это обычно делается у летчиков, приемы в условиях сложных полетов.

— Есть вопросы? — заканчивая объяснения, спросил Денисов.

Вопросы были. И много. Командир терпеливо и подробно отвечал.

Потом на учебно-тренировочной машине УТИ-4 он приступил к вывозке командиров частей и подразделений. После вывозных полетов каждый из нас на истребителе И-16 произвел по нескольку самостоятельных вылетов при боковом и попутном ветре. Не скажу, будто эти, как бы теперь сказали, экспериментальные полеты дались нам легко, без труда, без напряжения, этак — сели и полетели. Уже каждый вывозной полет стоил не мало нервов. Денисов предупреждал еще на земле, что возьмет управление на себя лишь в критическом случае. Конечно, кто из нас хотел, чтоб командир соединения определил, будто пилот и машина находятся в критическом состоянии. Старались изо всех сил, вылезали из кабин мокрые, как мыши. Не от жары, конечно. Но ни один из командиров частей и подразделений не осрамился.

Когда вывозка, а затем и самостоятельные экспериментальные полеты завершились, мы пришли к четкому и интересному выводу. Оказалось, истребитель И-16 вполне сносно, даже уверенно ведет себя при взлете и посадке при боковом и попутном ветре. Правда, при таких полетах от летчика требуется неослабное внимание, предельная собранность и самообладание.

Летный день прошел без происшествий. Командир соединения поблагодарил нас за отличное выполнение задачи.

В последующие дни мы доводили отработку взлетов и посадок, но уже без стартовых знаков и на ограниченной размерами полосе.

Мы понимали: война в Испании — прелюдия к более ожесточенным боям. И тем, кому доведется повоевать добровольцем в республиканской армии, и тем, кому не доведется, одинаково жизненно необходим опыт воздушных боев в небе Испании. Этот опыт стал практически осваиваться в частях и подразделениях нашего гарнизона.

Учеба летного состава продолжалась на земле и в воздухе. Постепенно, но неуклонно, переходя от простого к более сложному, мы осваивали практический боевой опыт испанской войны.

О наборе добровольцев в испанскую республиканскую армию по-прежнему ничего не было слышно. Молчал, словно воды в рот набрал, даже «солдатский вестник».

Тем временем газеты писали и радио сообщало об упорных, ожесточенных боях в Испании. Особенно на севере, в районе Бильбао.

В Советском Союзе продолжался сбор средств в помощь народу героически борющейся Испании. Писалось много и о том, что в ряды республиканцев изо дня в день вливаются все новые и новые добровольцы-интернационалисты, прибывающие из различных стран мира.

А у нас в соединении о наборе добровольцев — ни гу-гу…

Прошло некоторое время, и молнией облетела наш гарнизон весть:

— Москва прислала к нам комиссию…

По сообщениям «солдатского вестника», члены комиссии будут беседовать с летчиками, изъявившими желание поехать добровольцами в Испанию.

Ожидая собеседования, мы как бы готовились к серьезному экзамену. Омрачало нас то, что «вакантных» мест всего десять-пятнадцать. А летчиков, уже давно подавших письменные рапорты, насчитывалось более пятидесяти. Наше волнение достигло предела.

«Кого возьмут? Каковы мои личные шансы на успех?» — так мысленно спрашивал себя каждый.

Начали приглашать на собеседование. Многие летчики выходили из комнаты, где проходили беседы, недовольные собой. Хотелось сполна излить свои чувства, убедить членов комиссии, что именно ты достоин высокой чести стать добровольцем, именно ты отлично зарекомендуешь себя в боях с фашистами. А с языка срывались — так думалось — дежурные фразы: «Хочу помочь испанскому народу», «Хочу сразиться с фашистами…»

Лица членов комиссии были непроницаемы. Летчики покидали кабинет с убеждением, что не смогли доказать представителям: «Меня, именно меня и прежде всего меня необходимо послать добровольцем в армию Испанской республики!»

Два дня томительных ожиданий казались бесконечными.

Наконец треволнения улеглись. Нам объявили имена тех, кто зачислен добровольцем. В группу вошло двенадцать летчиков: Платон Смоляков, Иван Панфилов, Виктор Годунов, Виктор Скляров, Иван Соколов, Георгий Шубин, Евгений Соборнов, Алексей Ильин, Андрей Микулович, Илья Базаров, Петр Сильвестров. Старшим группы назначили меня.

Все мы хорошо знали друг друга. Еще бы! Служили в одном соединении.

Самому старшему из нас едва стукнуло двадцать шесть, а младшему — двадцать два. Здоровья всем не занимать. Каждый из нас — спортсмен. Каждый освоил истребитель И-16.

Наша группа представляла собой веселую, жизнерадостную компанию. Ребята всегда были готовы незлобиво подшутить над приятелем и понять шутку. Резвые, остро чувствовавшие юмор, мы могли дружно и громко хохотать, потому что жизнь била в нас ключом, все было впереди, мы — счастливчики, и любая опасность — трын-трава, коли рядом друг. «Один за всех, все за одного», «Сам погибай, а товарища выручай» — эти заповеди воинского братства воспринимались нами не как красивые слова, а как закон, цель и смысл нашей жизни и нашей борьбы.

Когда я узнал состав группы, во мне появилась твердая убежденность, что никто из ребят не подведет ни себя, ни товарища, что мы с честью оправдаем доверие партии, комсомола, Родины.

Не на прогулку мы едем за Пиренеи, а воевать.

Прощание с семьями… Они не знают, куда именно мы отправляемся. Догадываются, может быть, но вида не подают. Матери, жены военных — это особые матери и особые жены. Разлуки, тревоги за дорогих им людей они переносят

мужественно, сознавая, что сын или муж идет на риск ради сотен, тысяч других людей, ради счастья сотен, тысяч не только родных, но и чужих детей… Да, сознавать это и провожать сыновей и любимых с сухими глазами, с улыбкой гордости…

Все-таки матери и жены военных — особые матери и особые жены!

Прощаемся с «невезучими» товарищами и друзьями, остающимися в гарнизоне. Утро свежее, ясное, ласковое.

— Ребята, пишите! — слышалось с перрона.

— Напишем, напишем! Каждый день по строчке! — отвечали мы, высовываясь из окон вагона, хотя не знали точно, но догадывались, что весточку, наверное, скоро послать не удастся.

Последний звонок станционного колокола. Три мерных звучных удара. Поезд двигается мягко, набирая скорость, унося каждого навстречу своей судьбе.

Москва… Сутолока прокаленных меж домами улиц, размягченный жарой асфальт под ногами, прохладные коридоры толстостенных высоких зданий… Назойливые мысли: а вдруг в последнюю минуту что-то случится и мы или я один никуда не поедем. Но вот нам выдали документы, гражданскую одежду.

Через три дня мы оказались в Ленинграде. Можно сказать, прямо с Московского вокзала попали на борт теплохода «Кооперация». Перед отплытием, как по старому русскому обычаю перед дорогой, помолчали. Бывает молчание, которое насыщено смыслом и содержанием больше, чем шумные и многословные тирады.

Балтийское море не бушевало. В ярких лучах солнца серебрились его волны. «Кооперация» взяла курс на Гавр — французский порт. Находясь на борту, я ощутил досаду: мы, несколько коренных ленинградцев, даже не смогли увидеть родных, знакомых, проститься с ними. Потом порешил: лишние расспросы, лишние проводы, лишние слезы. Успокоился.

Вместе с нами на теплоходе находилась еще одна группа летчиков-добровольцев. Они из Ленинградского военного округа. Старший группы Иван Девотченко оказался моим однокашником по летному училищу. Остальные быстро перезнакомились. В группе Девотченко находились Шестаков, Матвеев, Ларионов, Зубарев, Степанов, Доброницкий, Журавлев, Буряк и другие.

Погода стояла прекрасная. Форштевень, окутываясь пеной, вспарывал густые волны. На корме, на фоне длинной белой дорожки, стелющейся за кораблем, трепетал под ветром красный флаг Страны Советов. Мы еще жили на плывущей частичке Родины. Но в ближайшем будущем предстояло расставание и с ней. Оттого на душе становилось грустно.

На палубе ли, в каютах главной темой разговоров была Испания. Всех тревожило положение на фронтах. Оно оставалось нестабильным. Радио доносило до нас известия о неравных воздушных боях в испанском небе. И нам хотелось как можно скорее попасть за Пиренеи. Скоро ли удастся? Нам сказали: французское правительство не только член, но и организатор пресловутого Комитета по невмешательству в дела Испании. А поскольку наш путь в Испанию лежит через территорию Франции, мы беспокоились, не задержат ли нас парижские власти. Из сообщений прессы мы знали: Комитет ведет хитрую политику — на помощь республиканской Испании смотрит как бы в бинокль с десятикратным по меньшей мере увеличением, а на поставки немецкого и итальянского оружия и солдат бандам мятежников — с обратной стороны, с уменьшением во сто крат.

Объединенные общими мыслями, общими идеями и одной целью, летчики нашей группы очень скоро установили теплые товарищеские отношения с ленинградцами. В дальнейшем эти отношения переросли в крепкую боевую дружбу. Забегая вперед, скажу: это очень помогло нам в период тяжелых воздушных боев. Презирая опасность, летчики спешили друг другу на выручку, не задумываясь, грудью прикрывали товарища, подставляя себя под удар противника и порой принимая на себя свинцовую очередь.

А пока мы восторгались морем, любовались переливистой лунной дорожкой, большую часть времени проводя на палубе. Потом разыгрался шторм. Поначалу вид седого моря, взлеты корабля на гребни и скольжение в межхребетья волн даже забавляли нас. Но погода испортилась не на шутку. На второй день с удивлением да и просто с ужасом узнали, что многие из нас, летчиков, несмотря на крепкое здоровье, тренажи и тысячу раз пережитую болтанку в воздухе, страдают — да и как еще! — морской болезнью. «Шутки» шторма пришлись нам не по нутру. При виде колбасы или сливочного масла нас мутило, а отчаянные, рискнувшие пойти в столовую, почти неизменно «дарили» морю свой обед.

Почти не поднимаясь с коек, мы, кряхтя и постанывая, ворочались с боку на бок. Старались отыскать то немыслимое положение, при котором могло бы наступить хоть крошечное облегчение. Но такого положения не существовало. По ночам в полутьме каюты мы теряли пространственную ориентацию. Потолок чудился внизу, пол — наверху, а сам ты вроде бы стоишь на голове, пока очередной вал не накренит теплоход и ты не почувствуешь, что внутренности твои подкатывают к горлу. В голове шум, будто испытываешь двигатель в бетонном бункере, в желудке ералаш… И чтоб этому морю ни дна, ни покрышки!

Капитан и члены команды частенько нас навещали. Успокаивали: мол, и опытные моряки, бывает, всю жизнь страдают морской болезнью и тем не менее плавают. Очень приятное утешение! Кое-кто из страдальцев пытался изобразить улыбку — понимаем, мол, понимаем ваши добрые чувства, спасибочки. Глядя на розовые лица моряков, — а не на наши, цвета морской волны, — никак не подумаешь, будто они говорят правду. Великая благодарность вам, моряки, за сочувствие! Не всякий рожденный летать может еще и плавать!

Ох, морская служба…

То ли дело в авиации! Сидишь себе, держишь ручку управления, глядишь по сторонам и с высоты орлиного полета оглядываешь землю. Красота!

Но всему приходит конец, даже шторму.

Несколько часов сна, и мы словно воскресли. Только диву давались — как это вдруг? Бодрой рысью потянулись к обеденным столам, куда нас гнало ощущение, которое в литературе именуется «волчьим голодом». Вид хлеба вызвал восторг, и, не дожидаясь, когда на столе появятся тарелки с едой, мы густо мазали горчицей и солили вдосталь ломти черного вкусно пахнущего хлеба и уплетали его за обе щеки. Думаю, утром, днем и вечером мы умяли подчистую весь рацион, «сэкономленный» нами за несколько суток шторма.

Довольные, с лоснящимися от сытной пищи щеками, мы подняли наши отяжелевшие тела на палубу. Перед взором открылась чудесная панорама. Спокойное, отражающее чистую гладь неба море, а впереди по горизонту — берег и город. Гавр.

Спустя несколько часов, тепло распрощавшись с экипажем «Кооперации», сходим на берег. Французы и француженки, толпившиеся в порту, то улыбались, то хмурили брови. Некоторые из них, прикрываясь зонтиками, настороженно всматривались в русские лица. Я видел, как пухлые щеки одного французского толстяка наливались синеватой бледностью.

На пирсе нас встретил военный атташе советского посольства во Франции Васильченко. Немного минут потребовалось, чтобы почувствовать, что человек он очень хороший, душевный, простой. Позже мы узнали, что Васильченко — один из героев гражданской войны. Нам особенно приятно, что он наш коллега по профессии. Уже в первые послеоктябрьские годы он был летчиком. На висках Васильченко вдоль и поперек пересекались тоненькие бороздки. Когда он пожимал наши руки, его добрые синеватые глаза блестели молодо…

— Не слишком ли увлекаешься, Саша, воспоминаниями о днях мирных, учебных? Давай-ка лучше продолжим начатый

разговор о наших промашках с «ромео».

Голос Смолякова отрывает меня от воспоминаний. Я-то думал, полночи прошло, а Платон едва успел, морщась, съесть пол-апельсина. Остатки кинул через плечо.

Белые рубашки Панфилова и Смолякова в лунном свете казались голубыми, а лица более взрослыми и мужественными. Странная штука — воспоминания. Перед твоим мысленным взором прошлое не появляется кадр за кадром, как в кино, а возникает ощущение пережитого, вся картина сразу.

Вот рядом со мной сидят два моих друга. С ними я служу вот уже несколько лет. Они действительно одни из лучших летчиков Бобруйского гарнизона. На учебных стрельбах, тренировочных полетах Платон и Иван всегда сохраняли выдержку. Но поди ж ты, в первом же бою с «ромео» куда девалось их да и мое самообладание! Мы вели себя словно мальчишки-приготовишки. А о том, как преследовали самолет-разведчик, припомнить стыдно: четыре против одного, израсходовали почти весь боекомплект. И едва добились успеха.

Словно угадав мои мысли, а вернее, мы просто одинаково думали об одном и том же, Панфилов сказал:

— Конечно, «мудрое» студенческое изречение «Теория — это то, что не применяется на практике» — глупость. Но спаять и то и другое в одно целое не так-то легко и просто.

— Еще бы! — прервал Ивана несколько экспансивный Смоляков. — Про себя скажу. На учениях думаешь вот этим, — и он ткнул себя пальцем в лоб. — Заранее раз и навсегда усвоил — ничегошеньки-то с тобой не случится. А в бою каждая пуля может быть твоей. Тут начинаешь соображать уже не только лбом, но и затылком. Это происходит непроизвольно. Помимо твоей воли. Начинаешь нервничать.

«Ну уж если Смоляков о нервах заговорил…» — подумал я, но в душе невольно согласился с ним.

— Это верно, — поддержал Платона и Панфилов. — Только тут важны и различия в тактике — нашей и нашего врага. Чтобы изучить ее, надо делать очень тщательные разборы каждого боя, каждой встречи с противником. Без этого мы можем понести неоправданные потери…

На КП раздается телефонный звонок. Спешу туда. Слышится знакомый, мягкий голос Евгения Саввича:

— Еще не спишь, Александр Иванович? А пора бы. Работенка завтра предстоит горячая…

Сделав секундную паузу, Евгений Саввич продолжал доброжелательным тоном:

— Москву, Брянск, Бобруйск, Гавр да Париж приятно

вспомнить. Я тоже вспоминаю, тоскую по краям родным. Но завтра, повторяю, ждут нас жаркие дела. Ложись-ка спать! Приятного тебе сна.

— И вам, Евгений Саввич, спокойной ночи.

Сон ко мне не приходит еще долго. Ворочаюсь под простыней. В уме прикидываю, как сложится для нас приближающееся утро.

Глава 4. Эстафета мужества

На арагонском направлении. — Прикрываем штурмовиков. — Противозенитный маневр Алонсо. — «Фиаты» уклонились от боя. — Сквозь огненную бурю. — Колонна мятежников разгромлена. — Еще один экзамен на зрелость. — Щедрость сердец, солидарность, дружба

Утро 24 августа 1937 года. Республиканские войска перешли в наступление в Арагоне. Рассвет застал нас уже на аэродроме. Наши боевые друзья — техники, оружейники, работники штаба, тыла во главе с Кригиным, инженеры Лопес и Луис, начальник по снабжению Мануэль — подготовили самолеты эскадрильи к предстоящему вылету.

Подтянутый, гладко выбритый В. М. Кригин доложил:

— Все самолеты к выполнению боевого задания готовы. Связь с командным пунктом ВВС фронта, с аэродромом штурмовиков и соседними авиабазами в порядке.

Завтрак летчикам подали своевременно. Поели с аппетитом. За столами не слышалось обычных шуток. Лица ребят были сосредоточены, спокойны. Летный состав собираю у КП. Уточняю порядок взлета и прикрытия группы штурмовиков. Еще раз напоминаю, как должна действовать каждая наша пара, если нас атакуют истребители противника. Сомнений нет, что летчики правильно поняли свои задачи. Расходимся по самолетам, занимаем свои места. Готовность № 1.

Наступили томительные минуты ожидания. Кругом тишина. Солнечный шар выскочил из-за горизонта с такой необыкновенной для нас, северян, скоростью, будто футбольный мяч от крепкого удара форварда. Встрепенулись пичуги. Местность показалась мне удивительно знакомой. Она напомнила степь под Одессой, выжженную, осеннюю. Но вскоре дневное светило стало припекать сильнее и сильнее. Мы опять почувствовали себя на жаркой земле Испании.

С базы штурмовиков сообщили: экипажи тоже в кабинах. По расчетному времени запуск моторов и взлет — через несколько минут.

Я и начальник штаба эскадрильи томились на КП у стола с телефонами. Но нам было легче, чем ребятам в тесных кабинах. Мы не сидели, будто связанные по рукам и ногам. На телефоны старались не смотреть. И вдруг звонок заставил нас вздрогнуть. Заливался не тот аппарат. Я взял трубку и услышал голос Е.С.Птухина. Он находился на командном пункте ВВС фронта.

— Гусев?

— Так точно!

Доложил о готовности к вылету.

— Как самочувствие ребят?

— Боевое.

— Настроение?

— Отличное.

— Напоминаю: успех действий штурмовиков зависит от надежности прикрытия их вашими истребителями.

— Понятно.

— Как с родных спрошу! Желаю всем успеха и благополучного возвращения! Ни пуха, ни пера! Не зарывайтесь. Ваша задача — надежное прикрытие. Все!

— Так точно! Надежно прикроем!

— Мы будем наблюдать за вашими действиями с КП. И еще: раньше вас по целям бомбовый удар нанесет группа СБ. Район операции прикрывает группа И-15 и И-16.

Чувствовалось, что Евгений Саввич вместе с нами в эти минуты ожидания начала наступления жил одними мыслями и чувствами. А по мере развития боевых действий придут новые заботы, другие волнения.

Едва я закончил разговор с Птухиным, как зазвонил другой телефон. Трубку взял Кригин.

— Штурмовики взлетают! — громко доложил он. Мой маленький Хосе помог мне надеть парашют, а когда я забрался в кабину, заботливо проверил, хорошо ли пристегнуты ремни, похлопал меня по плечу. Он, не переставая, что-то лопотал над самым моим ухом. Я понимал не слова, а смысл напутствия: «Успеха! Благополучного возвращения!»

Словно искра, над КП взлетает зеленая ракета — сигнал к запуску моторов. Зарокотал первый, второй… Гул усиливался. Блестели на солнце винты. Один за другим ударили пулеметы. Белые полоски трассирующих пуль прочертили воздух: летчики проверяли оружие.

Над аэродромом две зеленые ракеты — сигнал взлета.

Поворачиваюсь в сторону Иванова, затем — Годунова. Они сигналят рукой: ко взлету готовы. Киваю им в ответ и даю газ. Короткий разбег — звено поднялось. За нами последовали остальные тройки. Убираем шасси. Теперь наши И-16 очень напоминают вертких, стремительных стрижей. Право же, такое сравнение им больше подходит, но испанские патриоты назвали наши истребители «москас» — мошка. Стараюсь вспомнить: а видел ли я в Испании стрижей, — и не могу.

После первого разворота эскадрилья в сборе. Направляемся к месту встречи с группой капитана Алонсо. Набираем высоту — 1200 метров, о чем заранее договорились с Алонсо.

Точно в условленном районе замечаю штурмовиков. Подаю сигнал: «Я — свой!» Алонсо отвечает, что сигнал понял. Занимаем места в боевом порядке. Снова подаю сигнал: «К сопровождению готовы!» Группа Алонсо ложится на курс к линии фронта. Идем с набором высоты. Оглядываю строй штурмовиков. Все нормально. Группа идет четырьмя эскадрильями: три по девять машин, в четвертой — шесть.

Осматриваюсь. Земля под нами и вокруг ничем не напоминает о войне… Тенистые лощины, рыжая река Эбро, над ней — редкая белесая дымка. В длинных тенях под высоким берегом дымка, пронизанная лучами солнца, напоминает матовое стекло, а вдали золотится апельсиновой корочкой.

Солнце у нас сзади. «Прекрасно! — думаю. — Противнику трудно нас своевременно обнаружить, смотря на солнце, ведь его лучи скрывают нас. А мы переднюю полусферу просматриваем хорошо и самолеты противника видим издалека. Наибольшая опасность нам может грозить с задней полусферы».

Поэтому с ударной группой я оттягиваюсь назад и поднимаюсь на 300 метров выше. Две пары непосредственного прикрытия правильно поняли наш маневр и тоже немного оттянулись назад.

Держать место в боевом строю с подопечными нам трудно. Бомбардировщики при подъеме идут со скоростью 130–140 километров в час, а у нас — 300–320. Чтобы не «убежать» с намеченного распорядком места, истребителям приходится идти «змейкой»: то уходя в сторону от сопровождаемых, то возвращаясь к ним. Нам, идущим в ударной группе, легче. Мы находимся выше — у нас не затруднен маневр.

Поднявшись на высоту 2500 метров, мы вскоре увидели линию фронта. Она была далеко впереди и обозначилась дымкой. Шла артиллерийская дуэль.

До слез, до боли в глазах осматриваюсь по сторонам, не упускаю из поля зрения заднюю полусферу. Истребителей

противника не обнаруживаю. Это настораживает меня. Не обхитрят ли нас враги. Не нанесут ли внезапный удар со стороны солнца?

Вроде бы пока в воздухе спокойно.

По характерным ориентирам нахожу командный пункт ВВС. Около него распластаны на желтой земле полотнища — знак Т. Следовательно, противника в воздухе нет.

На линии фронта засверкали огоньки — разрывы снарядов. Вижу клубочки дыма. Артиллерийская дуэль продолжается.

Неожиданно впереди и выше себя различаю самолеты. Чьи? Вторая группа кружит на одной с нами высоте. А это чьи? Снова перевожу взгляд на полотнища у КП ВВС. Там все по-прежнему — знак Т. Подлетев поближе, узнаю в верхней группе наши СБ в сопровождении И-16. А на одной высоте с нами еще две эскадрильи — И-15, И-16. Они прикрывают район боевых действий наземных войск. И конечно, всю нашу группу.

Земля в стороне франкистов засверкала серией ярких вспышек. Они как бы прокладывают дорожку. И тотчас окутываются черным дымом, рыжей пылью. Это начали бомбежку СБ.

Снова и снова проверяю ориентировку. Странно. Наша группа оказалась в стороне от своих целей. Не могу понять: что задумал командир группы капитан Алонсо? Ясно же видно — цель левее нас. Может, путаница какая?

Словно отвечая на этот немой вопрос, эскадрилья, ведомая Алонсо, начинает пологое снижение и одновременно по большой дуге разворачивается влево.

Теперь понятно — Алонсо выполняет противозенитный маневр.

Вот и разрывы зенитных снарядов. Белыми клубочками они расцветают в воздухе. И выше и в стороне от легких бомбардировщиков. С каждой минутой все больше и больше клубочков распускается около штурмовиков… И все выше и в стороне.

Интересный противозенитный маневр применяет Алонсо. Когда-то учили действовать не так. Требовали идти прямо на разрывы. Алонсо же поступает по-другому. Снижаясь и постепенно разворачиваясь, выходя к точке, где нужно лечь на боевой курс, он не дает зенитчикам возможности быстро определить истинную высоту и точный курс. Поэтому данные о положении цели даются неточные. А раз так, то и огонь зенитчиков неточен. Против такого маневра ученые, лучшие математики, авиаторы и зенитчики мира будут долго искать «противоядие». Найдут его лишь в ходе второй мировой войны,

несколько лет спустя после испанских событий.

Зато достается нам — истребителям. Мы маневрируем, чтобы выйти из зоны огня зенитной артиллерии. Береженого бог бережет — гласит пословица. Эскадрилья моя еще не понесла потерь. Обидно и глупо было бы, если в первом же вылете на прикрытие кого-либо из наших задел осколок…

Я продолжаю наблюдать за действиями эскадрильи Алонсо. Огорчает то, что «хлопковая иллюминация», созданная вражескими зенитчиками в небе, не позволяет толком видеть весь водоворот событий, в которых резко контрастируют сила, мужество, выдержка и умение испанских летчиков-патриотов и огневое бессилие вражеских зенитчиков. Знаю, чувствую, что Алонсо вот-вот должен прекратить противозенитный маневр, лечь на боевой курс. Он короток, этот курс, от выхода на цель до начала бомбометания. За это время штурманы должны уточнить расчеты, прицелиться и, точно сбросив бомбы, поразить врага. Но летчик на таком отрезке должен вести самолет без отклонений, выдерживая курс, высоту, скорость. И здесь машина беззащитна. Зенитная артиллерия располагает полной возможностью поразить самолет: курс прям, скорость и высота неизменны. Маневр здесь не допускается.

И вот эскадрильи капитана Алонсо одна за другой выходят на боевой курс.

Получив точные данные, батареи зенитной артиллерии противника открывают прицельный, интенсивный огонь. Разрывы снарядов белыми рваными хлопьями окружают эскадрильи штурмовиков. Снаряды рвутся между машинами. Кажется, прямое попадание с мгновенья на мгновенье неминуемо. А группа самолетов, ведомых испанскими летчиками, продолжает продвигаться к цели. Пилоты не уклоняются от курса, не меняют высоты эшелона, не отворачивают машин, чтобы через несколько секунд вернуться в строй.

Они идут бесстрашно вперед, будто на полигоне. Четко выдерживают курс, словно никакая опасность им не угрожает.

В какую-то долю секунды мне показалось, что машины замерли в воздухе, не движутся, а вокруг них бушует смерть. В следующее мгновенье я увидел, как от штурмовиков отделились и понеслись к земле серии бомб. Цель скрылась в огне и дыме разрывов.

Вздох облегчения вырвался из груди: «Все в порядке…»

Самолеты ушли из-под огня зениток целыми!

Проводив группу Р-зет до места расхождения, мы, помахав на прощанье крыльями, вернулись на свой аэродром. Через несколько минут летчики собрались у КП. Вглядываюсь в их

обветренные и опаленные испанским солнцем лица. Они выражали юношеский задор крепких, расторопных, красивых душой ребят, полюбивших мужественную профессию летчика-истребителя. Здесь, у командного пункта, мы обменялись мыслями о только что завершенном боевом вылете. Говорили откровенно, горячо. Каждому хотелось сказать свое мнение о полете, о промахах вражеских зениток, а главное — о стремительных, инициативных действиях экипажей легких бомбардировщиков.

Да! Они были храбрыми парнями, летчики-испанцы из группы капитана Алонсо! Мы восхищались их бесстрашием, дисциплинированностью, выдержкой, чувством ответственности за порученное дело. Они показали образец умелого применения боевого опыта лучших советских авиаторов, у которых учились мастерству, искусству бомбометания. Мы гордились нашими товарищами по оружию.

Хотя, участвуя в сопровождении группы Р-зет, мы ничего, собственно, не сделали: не вели воздушного боя, не произвели ни выстрела, это все-таки был наш первый настоящий боевой вылет на настоящую боевую операцию. Поэтому настроение у ребят было приподнятое.

Первый день наступления на Арагонском фронте не ограничился для моей эскадрильи одним вылетом. Мы совершили их еще пять. Четырежды сопровождали группу Алонсо, а в пятый раз — прикрывали наземные республиканские войска, действовавшие в районе Бельчите.

В одном из вылетов на сопровождение, когда, отбомбившись, штурмовики возвращались на базу, нас догнали полдюжины «фиатов». Они пытались атаковать наших подопечных. Итальянские самолеты мы заметили вовремя. Открыли огонь с дальней дистанции, словно предупреждая: не подходите, не трогайте, худо будет. Пилоты «фиатов», видя, что соотношение не в их пользу, не лезли на рожон. Они стреляли из крупнокалиберного пулемета 12,7, надеясь, что кого-нибудь да зацепят. Но зацепить не удалось. Почувствовав, что их занятие бесполезное, «фиаты» поспешили на свою территорию.

Эскадрильи штурмовиков в тот день не потеряли ни одного самолета над целью, хотя находились под ожесточенным зенитным огнем. Но некоторые машины пострадали от осколков зенитной артиллерии и требовали ремонта.

Тяжелее пришлось группе Алонсо на третий день наступления. Вылет и сопровождение к месту бомбежки проходили как обычно. К линии фронта подошли на положенной высоте — примерно 2500 метров в общем боевом порядке. На

подходе к цели заговорила неприятельская зенитная артиллерия.

Капитан Алонсо осуществлял сбой обычный противозенитный маневр: снижение с разворотом. Огонь зенитных батарей, как и в предыдущие вылеты, оставался выше и в стороне от боевых порядков эскадрилий. Но вот ведущая девятка легла на боевой курс. Очевидно, только этого и ждали зенитчики. Они открыли плотный ураганный огонь по группе. Часть орудий вели прицельную стрельбу по эскадрилье, шедшей по боевому курсу, а другие зенитки поставили огневой заслон на ее пути.

Такого артиллерийского шквала в небе мне никогда еще не приходилось видеть. Я догадывался: за последнее время франкисты подбросили в район боевых действий много техники, усилив зенитную артиллерию среднего калибра. На моих глазах творилось что-то невероятное. Всю группу самолетов окутывало сплошное облако разрывов. Да, это напоминало кромешный ад. У меня перехватило дыхание.

«Выдержат ли нервы летчиков-испанцев? Не дрогнут ли они? Преодолеют ли огненную бурю?» Я стал пристальнее вглядываться в сторону разрывов. Огни в небе не угасали. Эскадрильи по-прежнему были в сомкнутых боевых порядках, строго выдерживая боевой курс.

Так и хотелось крикнуть отчаянным ребятам-испанцам:

— Скорее! Ну скорее! Сбрасывайте бомбы! Уходите!

Самого громкого возгласа в небе никто все равно не услышал бы. И кто решился бы на такой возглас? Ведь мы, советские летчики, хорошо понимали: находясь на месте наших испанских товарищей, поступили бы точно так же. Никто не свернул бы с боевого курса, никто мимо цели не сбросил бы бомб. Поступить иначе означало нарушить замысел авиационного командования, не выполнить воинский долг, бессмысленно растратить силы и нервы.

Нет, ни замедлить, ни ускорить в этом полете ничего было нельзя. Законы войны диктовали свои жесткие условия.

Навсегда останется памятным для меня такой эпизод. Под правым звеном ведущей эскадрильи я увидел оранжевый всплеск разрывов. Именно всплеск. Он не успел даже обрасти клубочком дыма, как правый ведомый в этом звене стал медленно задирать нос и одновременно переворачиваться через левое крыло, словно хотел опрокинуться на спину.

И до этого, и потом я слышал о том, что некоторые события, происходящие по времени очень и очень быстро, иногда в доли секунды, воспринимаются наблюдателем как события, имеющие удивительную протяженность. Обостренное восприятие впитывает и фиксирует детали, которые в обычных ситуациях не

останавливают внимания, проскальзывают мимо. Я в это верил и не верил. Но вот этот случай, происшедший в Испании тридцать пять лет назад, заставил меня убедиться не только в истинности ускоренного восприятия, но и в необыкновенной запоминаемости острых ситуаций. Я и по сей день, хоть разбуди ночью, могу в мельчайших деталях рассказать о нашем сопровождении группы Алонсо 27 августа 1937 года…

Переворачиваясь через левое крыло, самолет словно начал боевой разворот, потом свалился на нос. Он едва не задел машину левого ведомого в звене и начал падать, беспорядочно кувыркаясь.

Забыв на какое-то время обо всем, я кричал в кабине самолета:

— Прыгайте! Прыгайте!

Экипаж подбитого штурмовика, конечно, не мог слышать меня. Охваченный чувством беспокойства, я не заметил даже, что летчик и штурман выпрыгнули из подбитого самолета. Невысоко над землей раскрылся один парашют, потом другой. Там, в нижнем ярусе, парашютистов взяли под охрану два истребителя из группы прикрытия района боевых действий.

Самое главное теперь для экипажа — приземлиться на своей территории.

Вражеская зенитная артиллерия продолжала неистовствовать. Воздушное пространство, где прошла наша группа, было так плотно простреляно, что образовалось огромное облако, сплошное, без окон, и я видел его тень на рыжей выжженной земле. Казалось, ничего живого, ничего целого не может остаться из того, что прошло сквозь этот огненный шквал. Однако ведущая девятка — теперь восьмерка, а за нею и остальные эскадрильи штурмовиков медленно, но упорно продвигались к цели, будто ничего не произошло.

Бомбы точно накрыли артиллерийские позиции франкистов. Мы с высоты хорошо видели это.

Эскадрильи капитана Алонсо, снижаясь и разворачиваясь, удалялись от цели под огнем зенитных батарей. Самое опасное вроде бы позади. Но на выходе из-под огня снаряд ударил в крайний самолет левого звена третьей эскадрильи. Вот только что в воздухе шла машина, обтянутый перкалем биплан с выдающимся далеко вперед мотором. Белый клубок разрыва, всполох — и самолета не стало. На его месте летели в стороны и вниз обломки крыльев, хвоста, фюзеляжа…

Я видел, как у самой земли раскрылся парашют. Сомнений не было: один из членов экипажа остался жив. Вздох облегчения, и я почувствовал прилив новой энергии.

Мы очень сожалели, что не могли прийти на помощь нашим друзьям в опасный для них момент. В других родах войск боевые товарищи могут оказать действенную поддержку пострадавшему. А летчики? Они лишены такой возможности в ситуациях, подобных той, о которой я рассказал.

Около КП, где обычно собирались пилоты после боевого вылета, в тот день я не слышал ни шуток, ни задорного смеха. Летчики толпились, понурив головы, изредка вполголоса перебрасывались словами. Было жаль погибших товарищей и хотелось узнать, как чувствуют себя спасшиеся. Попали ли они на свою территорию? Ранены ли?

В настроении ребят ощущалось и что-то еще не высказанное ранее… Мы в этом боевом вылете впервые столкнулись с очень плотным, эффективным огнем зениток. До этого случая кое-кто с легкой улыбкой относился к рассказам о том, что зенитки могут сбить самолет. В ту пору среди пилотов подобные мысли высказывались часто. Уж больно малой казалась вероятность попадания. Ну прошьет осколок крыло, продырявит фюзеляж — не больше. А тут на наших глазах зенитки сбили, именно сбили два самолета. Было над чем призадуматься. Мы решили кое-что пересмотреть в своей тактике, сделать соответствующие выводы.

Доложив Евгению Саввичу о выполнении задачи на сопровождение, я поинтересовался судьбой летчиков, выпрыгнувших на парашютах.

— Один пилот погиб, — сказал Птухин.

— А остальные трое?

— Летчик и два штурмана приземлились. Раненым оказана медицинская помощь.

В голосе Евгения Саввича чувствовалась озабоченность. Я хорошо знал, что Евгений Саввич — глубоко человечный, простой и сильный военачальник — тяжело переживал каждую утрату.

В тот же день при нашем повторном вылете с группой Алонсо в ее составе находилось уже только три эскадрильи — две по девять машин и одна из восьми. И каждое звено стремилось действовать так, чтобы не ослабить, а усилить удары по мятежникам.

На следующий день мы совершили с группой штурмовиков плановый налет на позиции противника в районе Бельчите. Вернулись, заправились и ждали очередного сигнала от Алонсо на сопровождение. В это время самолет-разведчик республиканцев обнаружил, что на подходах к Бельчите со стороны Сарагосы движется колонна кавалерии и артиллерии на конной тяге. Подкрепления, направляющиеся к мятежникам, прикрывают итальянские истребители «фиат».

Командующий республиканской авиацией генерал Сиснерос приказал: группе штурмовиков — бомбовым ударом и штурмовыми действиями разгромить колонну войск противника, не допустить ее к району боевых действий, истребительной эскадрилье — прикрыть действия штурмовиков, связать боем наряд истребителей «фиат», произвести доразведку цели.

Почти одновременно с получением приказа к нам прилетел Алонсо. Обмениваемся горячими рукопожатиями. Крупные карие глаза на симпатичном лице капитана светятся искорками. В первые недели наших встреч Алонсо выглядел полным. Сегодня же замечаю, что он осунулся: сказались тяжелые дни острых воздушных схваток. Но ни разу капитан ни единым словом не обмолвился о своем здоровье. Характер у него таков, что он в высшей степени активен, бодр, оптимистичен, не терпит праздности и уныния. Это человек горячего, беспокойного сердца, пытливого ума, неукротимой воли.

Алонсо прилетел в мою эскадрилью, чтобы совместно решить вопросы взаимодействия. По телефону вести такие разговоры было бы опрометчиво. Мы понимали друг друга с полуслова. Когда наше короткое импровизированное совещание закончилось, Алонсо связался со своим аэродромом и спросил:

— Обед готов?

— Да, — послышалось в ответ,

— Подавайте!

Это был сигнал на взлет группы.

Алонсо поднялся вместе с нами. Встретившись же в обычном месте со своей группой, капитан занял место ведущего. Моя эскадрилья дополнила заранее обусловленный боевой порядок. На флангах трех эскадрилий шло по паре истребителей непосредственного прикрытия, сзади и выше — четверка И-16 ударной группы, впереди всей группы — пара истребителей доразведчиков.

Мы двигались на высоте примерно 500 метров, а доразведчики — 1500 метров. Когда до линии фронта осталось несколько километров, снизились и буквально пронеслись над позициями противника, взяв направление на цель. На высоте 100 метров довольно сложно выдерживать боевой порядок: ведь скорости истребителей и легких бомбардировщиков не равны. К тому же необходимо пристально наблюдать за воздухом и своими доразведчиками — как бы не прозевать их сигнала. «Фиаты», прикрывавшие колонну, могли появиться с минуты на минуту. Мы идем на очень малой высоте: принимать бой в подобных условиях нам крайне невыгодно. Если вступить в бой, то на стороне «фиатов» может оказаться много преимуществ. Во-

первых, у них будет шире простор для маневрирования, чем у нас. Это вызовет в наших экипажах неоправданно большие потери. Во-вторых, бой, завязанный «фиатами» с нами на подходе к цели, позволил бы наземной колонне противника рассредоточиться. Следовательно, мы не выполнили бы задания командования.

Нервы напряжены. Идем над группой штурмовиков змейкой, прикрывая ее. Всматриваюсь в небо. Оно безоблачно. Над землей струится марево. Волнистые потоки воздуха искажают видимый горизонт. Под нами пересеченная оврагами равнина, рыжая, с редкими ленточками зелени. Промелькнула, словно вымершая, деревенька: белые дома, колокольня посредине, а вскоре еще одна, похожая на предыдущую. Доразведчики по-прежнему держатся впереди и выше. Противника нет. «А может, доразведчики просмотрели «фиаты»?» Нет, в доразведке опытные ребята. В какой-то миг жалею, что не пошел с ними сам. И сразу же мысленно одергиваю себя: такой поступок мои друзья расценили бы как недоверие к ним. В воздухе еще не нарушено спокойствие. Гляжу на часы. Идем над территорией, занятой противником, уже почти полчаса, а неприятельской колонны нет как нет.

Но что это?

Доразведчики производят разворот со снижением. Уходят с маршрута. Условный сигнал! Цель — впереди.

Эскадрилья Алонсо, а за ней и другие быстро набирают высоту. Одновременно звенья эскадрилий перестраиваются в колонну. Цель бомбометания узкая. Выходить на нее лучше звеньями. Четверку ударной группы увожу с набором высоты вперед, обгоняя штурмовиков. Поднимаемся до полутора тысяч метров. Вскоре обнаруживаем шестерку «фиатов». А на белой пыльной дороге растянулась на несколько километров колонна кавалерии, артиллерии. Она напоминает гигантскую гусеницу.

Молодцы доразведчики! Точно вывели нашу группу в тыл противника. Тем более неожиданным будет удар. Так и было намечено по плану, но не всякий план удачно завершается: враг мог быть очень осторожным, внимательным, не держаться скопом над дорогой, а контролировать подступы к цели. Что ж, пусть теперь он расплачивается за свою беззаботность. Нам удалось незамеченными пробраться в его тыл.

Подходим к колонне ближе и ближе. Противник в воздухе и на земле ведет себя спокойно. Значит, нас он еще не обнаружил. Очевидно, «фиаты» не догадываются о возможности нападения с тыла, а шум их моторов над колонной не позволяет услышать нас на земле. Да и ветер помогает нам, относит рокот двигателей в сторону. Подаю сигнал: «Ударная группа за мной!» Четверка идет

в атаку на «фиаты». Одновременно эскадрильи Алонсо, шедшие в кильватерном строю, двинулись на бомбежку колонны.

«Фиаты» увидели штурмовиков. Ведущий подает сигнал «Внимание!», пытается вывести истребители в атаку на легкие бомбардировщики. Но тут же замечает нас. И меняет решение. «Фиаты» устремились навстречу нам. То, что надо! Мы обязаны связать «фиаты» боем. Тогда они уже не смогут помешать бомбардировщикам расправиться с марокканской конницей и артиллерией на дороге. Верим, что испанские товарищи как следует угостят противника бомбами и свинцом.

Встречаем приближающиеся «фиаты» огнем с дальней дистанции — 800–900 метров. Пока не на поражение. Важно покрепче привязать истребителей к нам, не позволить ни одному оторваться и начать обстрел штурмовиков. Бой завязывается. Атакуем с таким расчетом, чтобы у летчиков «фиатов» не возникло и мысли о нападении на штурмовики. Окружаем их, ведя огонь с больших дистанций, сходимся, а затем уходим на вертикали.

Теперь главное, чтоб к противнику не успели подойти свежие воинские части.

Пара наших доразведчиков в бой не вступают. Держатся в стороне и выше. Внимательно следят за воздухом. Они должны вовремя оповестить нас, если заметят на подходе новые самолеты противника.

Тем временем экипажи капитана Алонсо начали штурмовку.

Едва на земле услышали стрельбу в воздухе и увидели атакующие штурмовики, как в колонне поднялась паника. Дело решали секунды. Ведущая эскадрилья ударила по голове колонны, вторая — по центру, а третья насела на хвост.

Бомбежка началась одновременно по всей колонне. Бомбы точно накрывают цель. Время от времени я успеваю бросить взгляд на дорогу. Пламя и дым окутывают ее. Лишь мелкие группки да отдельные всадники ускользнули с нее, вывернулись из пекла.

Ветер быстро отнес пыль и дым разрывов. На дороге и по обочинам — трупы солдат, лошадей. Горят повозки. Торчат стволы искореженных орудий и лафеты. Рвутся ящики со снарядами. Скачут одиночные всадники. Несутся кони, волоча за собой орудийные передки. Побросав оружие, мчатся куда-то спешившиеся конники в белых чалмах.

Такой открылась моему взору картина на многокилометровой дороге после внезапного налета и удара эскадрилий Алонсо.

Штурмовики, выйдя из атаки, развернулись и снова пошли на дорогу. Теперь каждая эскадрилья образовала над местом атаки

круг, поливая врага пулеметным огнем. Стали в круг и истребители непосредственного прикрытия.

Не знаю, видели ли летчики «фиатов», что осталось от колонны после бомбового удара. Но им было не до спасения своих подопечных на земле. Они уже не атакуют, а лихорадочно ищут щель, чтобы оторваться от нас. Мы стремимся подобраться к ним на короткую дистанцию, метров на триста, когда наш огонь наиболее эффективен. Это, к большому огорчению, нам не удается. Досадно! Но мы не забываемся. Ведь в нашу задачу и не входило непременное уничтожение самолетов группы прикрытия. Мы должны были связать действия «фиатов» боем, не позволить им наносить удары по бомбардировщикам. Эта задача была выполнена.

Задача задачей, но враг — вот он! Подойди на близкую дистанцию, врежь, как надо, из пулемета! Ан нет! До чего же изворотливы летчики «фиатов»! Они палят в белый свет, как в копеечку, и выискивают, выискивают щелочку, чтоб ускользнуть. После одной из наших атак, когда, вырвавшись наверх, мы захватываем выгодные позиции, «фиаты» переходят в пикирование, снижаются до бреющего полета и внизу бросаются в разные стороны, покидая поле боя. Мы преследуем их, но недолго. Нам нельзя отрываться от группы Алонсо. Мы возвращаемся, принимаем участие в штурмовке.

Доразведчики по-прежнему ходят на высоте, прикрывая наши действия и ведя наблюдение за воздухом.

А над дорогой штурмовики и истребители уничтожают уцелевших вражеских кавалеристов, орудийные расчеты. Штурмовики действуют напористо, дерзко. Снижаясь до бреющего полета, они поливают пулеметным огнем бегущего врага, едва не цепляясь шасси за головы всадников. И-16 не уступают им. Они порой ведут стрельбу на высоте 25–30 метров. «Это лихачество», — думаю про себя. Ведь кое-кто не учитывает значительную осадку истребителя этого типа при выходе из атаки. Этот момент нельзя будет опустить при разборе полета. Понимаю состояние летчиков, их горячее желание разгромить противника наголову.

Атаки продолжаются до тех пор, пока на земле некого и нечего штурмовать. Дорога и равнина окрест покрыты телами марокканцев, трупами лошадей. Носятся кругами обезумевшие лошади. Догорают ящики со снарядами и патронами. Конечно, не все лежащие в придорожной пыли убиты или ранены.

Итак, колонна, шедшая на подмогу франкистам под Бельчите, полностью рассеяна и разгромлена. Задача, поставленная штурмовикам, выполнена. Оставшиеся в живых уже не

представляют какой-либо организованной силы, воинской части. Собрать оставшихся в живых, привести их в порядок будет нелегким делом и потребует немало времени.

Вижу: самолет Алонсо выходит из атаки, набирает высоту. Затем идет по кругу и подает сигнал: «Конец штурмовки, сбор». Командиры эскадрилий и звеньев нехотя, вроде с сожалением прекращают действия по преследованию противника. В воздухе собираются звено за звеном, эскадрилья за эскадрильей и, наконец, вся группа выстроилась в боевой порядок. Я также собираю свою эскадрилью и подаю капитану Алонсо сигнал: «Мы готовы в обратный путь».

Сопровождаем штурмовиков до условного места расхождения и, покачав на прощанье крыльями, идем на свою базу.

Около КП на аэродроме на этот раз особенно шумливый послеполетный клуб.

— Нет, ребята, каков капитан Алонсо! — восхищается Иван Панфилов. — Это, я понимаю, летчик!

— Что — летчик, — басит самый массивный среди нас Виктор Скляров. — Командир какой! Так лихо разделался с колонной!

Разговор принимает всеобщий характер и трудно понять, кто, что, кому говорит и кто же в этом случае слушатель. В воздухе мелькают ладони с плотно сжатыми пальцами, которые изображают самолеты, их эволюции, входы и выходы из атак, ребята жестами рассказывают и показывают штурмовку.

— Хлопцы! — раздался голос Шоры Шубина. — Так наших доразведчиков тоже качать надо!

— Правильно! Точно! — слышатся дружные голоса.

— Да ты, хлопец, не отбивайся, не отбивайся! — сыплет мягким говорком Шубин. Он единственный в большой горняцкой семье изменил фамильной профессии шахтера. В 1935 году он окончил Ворошиловградскую школу пилотов и был назначен в наш авиагарнизон. Здесь проявил себя способным истребителем.

С качанием доразведчиков ничего не получилось. Уж слишком усердно сопротивлялись именинники — Николай Иванов и Иван Соколов. А то, что о них вспомнили добрым словом, — очень хорошо. Ведь они выполнили свою нелегкую задачу. Во-первых, точно и скрытно вывели группы в тыл колонны противника. Во-вторых, четко несли трудную вахту и следили за воздухом, пока мы разделывались с колонной. Пожалуй, каждый из пилотов представлял себе, как же чесались у них руки, когда они ходили наверху, охраняя нас от внезапного нападения противника, да лишь поглядывали на бой. Конечно, приказ есть приказ, но положение у них и состояние, наверное, были, как

говорится, хуже губернаторского.

Очень хорошо, что ребята вспомнили и отблагодарили их по-своему, по-товарищески. Ведь не будучи уверенными в том, что нас надежно подстраховывают, мы не смогли бы столь смело атаковать марокканскую конницу и артиллерию.

Докладывая Е.С.Птухину об успешном выполнении задания, я с удовольствием рассказал об отличных действиях группы капитана Алонсо. В тот же день штурмовикам и нам была объявлена благодарность от имени командующего ВВС Испанской республики генерала Сиснероса.

С личным составом эскадрильи я сделал разбор летной работы. А потом разговорился с председателем партийного землячества Иваном Панфиловым.

— Наши ребята выдержали еще один экзамен на зрелость.

Иван Панфилов согласился со мной. Мы привыкли понимать друг друга с полуслова. И, конечно же, Иван отгадал мои мысли:

— Значит, нам станут поручать более ответственные задания. Евгений Саввич не даст засидеться.

Уж таков у него характер, что он постепенно подводит нас к решению все более сложных боевых задач. После прибытия в Испанию мы прикрывали военный объект — порт Картахену. Потом отрабатывали вопросы взаимодействия авиации с наземными войсками в наступлении. Затем сопровождали и прикрывали группы легких бомбардировщиков, участвовали в штурмовке и связывали боем истребителей прикрытия противника.

Теперь следовало ожидать более сложного дела. Может быть, нам разрешат самостоятельные боевые действия? Как ни готовились мы теоретически, но без серьезной личной боевой практики настоящим истребителем не станешь. Вместе с Иваном Панфиловым и мной это мнение разделяли все летчики нашей эскадрильи. Хотя мы уже и не новички во фронтовой обстановке и обладаем крепкими нервами для настоящего воздушного боя, у нас усиливалась жажда схваток с врагом.

Дружеская беседа с Иваном Панфиловым родила интересные творческие замыслы. Иногда мы так увлекались мечтой, что казалось, будто гадаем на кофейной гуще. И тогда заливались смехом. А в конечном итоге наша общая мечта о том времени, когда нам поручат боевые задания посложнее, имела под собой крепкий фундамент. Ведь все более осложнялась фронтовая обстановка. Ее характеристику нам дали товарищи из командования республиканских ВВС.

Противник прилагал максимум усилий, чтобы сдержать наступление под Бельчите. Он непрерывно увеличивал

количество самолетов. Республиканское командование принимало ответные меры. Свежие авиационные силы, находившиеся на средиземноморском побережье и прикрывавшие города и промышленные центры, оно перебросило на этот участок фронта.

Мне сообщили, что прикрытие группы Алонсо возлагается на испанскую эскадрилью И-15, которая прикрывала город Реус и авиационный завод в его районе. Испанские летчики-истребители, освоившие И-15, обладали солидным боевым опытом. Они сражались в небе над Мадридом и Брунете осенью 1936 и летом 1937 года. Сопровождать медлительные легкие бомбардировщики-штурмовики экипажам эскадрильи И-15 было легче и сподручнее, чем нам, потому что у И-15 несколько меньшая скорость, чем у И-16.

Моя эскадрилья перешла на прикрытие наземных войск. Ей было также поручено дежурство в готовности № 1 для вылета по наращиванию сил в воздушном бою или для помощи истребителям, ведущим схватку с превосходящими силами противника.

Произошло так, как мы с Иваном Панфиловым и предполагали. Наши высшие авианачальники решили, что нам пора практически учиться воздушному бою, стать настоящими истребителями. Ведь мы сами чувствовали, что пока еще не стали такими летчиками.

Мы находились в боевой обстановке на два-три месяца меньше, чем те товарищи, которые стали настоящими мастерами воздушного боя.

«Значит, время у нас еще есть, — размышлял я про себя. — Без настоящей боевой практики хорошо воевать не научишься!»

Жаль было расставаться с парнями из группы капитана Алонсо. Мы к ним очень привыкли, хотя большинство из них видели только издали в воздухе, сквозь колпаки кабин. Совместные налеты на противника сплачивают сильнее, чем любое знакомство при самых благоприятных условиях. Мы восхищались испанскими пилотами, их мужеством и бесстрашием. Хороший пример они показали в боях. Своими глазами мы видели, что в схватках с франкистами и немецкими и итальянскими интервентами летчики-испанцы проявили патриотизм, самоотверженно защищая революционное дело Испании.

Все мы были едины во мнении, что наши товарищи по оружию — летчики эскадрилий Алонсо — всегда чувствовали в своем родном небе наш дружеский локоть, знали, что их надежно прикрывают советские истребители. Но пожалуй, лучше всего об

этом сказал сам Алонсо, с которым я встретился за чашкой ароматного кофе:

— Экипажи моих эскадрилий состоят из рабочих и крестьянских парней. Они обучались у советских летчиков, наделенных твердой волей и ясным разумом, показавших замечательные образцы доблести и интернационального долга в защите Испанской республики. Нашими учителями были такие мастера воздушных боев, как Анатолий Серов, Иван Еременко, Александр Сенаторов и многие другие. Навсегда я и мои ребята подружились с летчиками твоей эскадрильи, Александр Иванович. Мы убедились в щедрости их сердец, в их высоком чувстве солидарности, дружбы и самопожертвования. Именно во всем этом я вижу секрет наших успехов в воздушных боях с врагом сильным, коварным, осмотрительным, хитрым…

Слушая Алонсо, нельзя было не почувствовать, что его устами говорят все летчики его эскадрилий — те самые парни, которые сроднились с нами в небе и на земле Испании.

— Спасибо, Алонсо, за добрые слова! — сказал я ему на прощанье и пожелал новых боевых удач.

Глава 5. Крылья крепнут в полетах

Новые воздушные схватки. — Тяжело терять друга. — Ночь размышлений. — Накапливаем опыт. — Затишье не размагничивало нас. — Вырабатываем новую тактику. — Чем закончилась Сарагосская операция

Навсегда останется в моей памяти день, когда нам, истребителям, пришлось выполнять очень тяжелую боевую работу.

Аэродром, куда мы приехали с первым светом, оживлен: готовимся к вылету. В меру подтруниваем друг над другом, словно стараемся наговориться на весь долгий день. Пекло началось часов с девяти, когда солнце вышло из-за горизонта и жгло землю с такой силой, будто хотело испепелить все живое.

Получаем задание — прикрыть наземные войска. Оно обычное. Подобную работу мы выполняли не раз на Южном фронте. В небо взлетает одна зеленая ракета — запуск, потом две — взлет, и мы на пути к линии фронта. Между республиканцами и франкистами на земле продолжается довольно вялая артиллерийская дуэль. Положение на фронте сводки характеризуют словами: «Идут бои местного значения».

При подходе к месту патрулирования отчетливо вижу группу истребителей противника. Они двигаются с северо-запада.

«Вот где вы! Ну, сейчас мы вам покажем!» — примерно так можно выразить мое настроение. Вместе со своими ребятами чувствовал себя вроде бы достаточно наученным горьким опытом, но в это мгновение загорелся желанием атаковать, сбить во что бы то ни стало врага. И опять допустил непростительную оплошность: забыл об осмотрительности.

— Атаковать! Атаковать! — подаю я сигнал.

Ринулись к вражеским истребителям, заранее предвкушая победу: ведь обладаем приличной высотой, хорошей скоростью и нападаем первыми — инициатива на нашей стороне.

«Фиаты» принимают бой.

И в это самое время, когда мы выходили из атаки, нас самих

обстреляли со стороны задней полусферы.

Попали в западню! Видимо, подошла другая группа «фиатов».

Неожиданным ударом противнику удается расколоть строй нашей эскадрильи. Воспользовавшись этим, первая группа истребителей врага, оправившись, переходит в атаку. Мы — между двух огней. Положение весьма затруднительное. Противник теперь имеет численное превосходство более чем в два раза. Расчленив нашу эскадрилью, враг, постоянно атакуя, не позволяет нам собраться. Уже потерян счет броскам на «фиаты» — ожесточенным, но пока безрезультатным. От напряжения, быстрого маневрирования, уходов и бросков пот застилает глаза, во рту пересыхает. Воздух, прохладный воздух высоты будто перемешан с песком — дерет горло.

В какое-то мгновение почувствовал: такой острой схватки долго не выдержим.

«Фиаты» окружают нас, набрасываются со всех сторон. Едва успеваем отражать их нападения.

«Бой длится уже по меньшей мере полдня», — думал я.

Вижу: кто-то из товарищей прикрыл меня, а тут самому надо спешить на выручку друга. Выйти из боя, оторваться от противника и, собравшись, ответить сконцентрированным ударом, отбросить врага мы уже не могли. «Фиаты» держали нас крепко. Стоило нам начать отход, как тотчас нарушились бы взаимодействие, взаимовыручка, огневое прикрытие. Тогда враг всеми силами навалился бы на отстающих, а достаточно было противнику вывести из строя один-два наших самолета, как последовал бы разгром.

Никто из летчиков не уходил. Все сознавали сложность положения, отдавали себе полный отчет в своих действиях, дрались упорно, надеясь лишь на одно — на помощь друзей. Наша схватка с превосходящими силами противника проходила в зоне видимости КП республиканских ВВС. Там находился Евгений Саввич Птухин. Ясно, что он не мог не оценить создавшейся в воздухе ситуации и не предпринять меры, чтобы выручить нас.

Мы дрались с «фиатами» уже на пределе возможностей. И в этот тяжелейший момент к нам на подмогу подоспели эскадрилья Ивана Девотченко и два звена из группы Анатолия Серова. Их атака была внезапной, ошеломляющей. Выходя из очередной вертикали, делая боевой разворот, чтобы кинуться в новую схватку, я увидел, как «фиаты» заметались. Инициатива перешла к нам. Теперь мы устремились навстречу врагу. Он начал обороняться, хотя численный перевес оставался на его стороне.

Вдруг замечаю: вдали от меня один из самолетов моей эскадрильи атакуют три «фиата». Летчик оторвался от основной

борющейся группы и мог стать легкой добычей врага. Выручить друга я уже не успевал. На помощь ему поспешил пилот из эскадрильи Ивана Девотченко. Как я потом узнал, это был Лёва Шестаков. Видя, что один из «фиатов» изготовился вот-вот открыть огонь по машине товарища, Лёва ринулся вперед и подставил свой самолет под очередь вражеского пулемета. Лишь по счастливой случайности Шестакова не ранило. Но машина его получила добрый десяток пробоин. Две пули ударили в бронеспинку, а одна прошила кожаные брюки, которыми гордился Лёва. Прикрыв летчика Платона Смолякова, Шестаков вместе с ним сбил «фиат». Пилот этого самолета, видимо, несколько опешил от неожиданной ситуации, когда находящийся в безопасности истребитель вдруг подставил себя под пули.

Конечно, это лишь один из эпизодов долгого и нелегкого боя, который я видел сам. А подобные ситуации возникали в схватке едва ли не ежеминутно. Снова и снова атакуя врага, я заметил, что два «фиата» почти разом свалились на крыло и косо пошли к земле, а потом закувыркались. За ними последовали еще два. И вдруг в очень крутое пике вошел чей-то самолет из нашей эскадрильи, но я не мог увидеть, вышел ли он из пикирования…

В бою видишь только самолет противника, за которым ты гонишься, напарника да врага, который метит зайти тебе в хвост. Лишь изредка, при выходе с вертикали, кажется, что на мгновенье перед твоим взором открывается вся картина боя. Но так лишь кажется. Фактически же ты не смотришь, а ищешь: товарища, которого выходом на вертикаль мог поставить в невыгодное положение и которому требуется незамедлительная помощь; противника, которого ты преследовал, — удачно ли? врага, что гнался за тобой, — оторвался ли от него? Тут же, не медля ни секунды, принимаешь новое решение из доброй сотни вариантов.

Прежде всего надо поразить врага, который находится в таком положении, что его удобно атаковать, а противнику, что охотится за тобой, не подставить свой хвост или борт, убедиться, не висит ли на хвосте твоего напарника «фиат» в тот момент, когда товарищ не замечает его. В воздушном бою ситуация меняется за доли секунды, а решать, как тебе поступать, нужно мгновенно. Летчик частенько ловит себя на том, что его движения опережают мысль. Иногда лишь на земле, обычно при разборе боя, пилот может осознать тот или иной свой поступок.

Бой — творчество летчика. И его выигрываешь, если в совершенстве владеешь техникой, машиной, чувствуешь ее и умеешь работать вместе с ней, как собственными руками и ногами на земле.

Но даже идеальное овладение самолетом и техникой

пилотирования еще не дает военному летчику полной гарантии победы или безопасности. Слишком много тех компонентов, из которых складываются вводные в бою. Достаточно пилоту посмотреть направо, а потом вперед, как нередко именно с левого борта его атакуют. Если резко выйдешь на вертикаль или пойдешь в пике, то машина в силу инерции зависнет, потеряет скорость, станет мишенью. При таком положении мастерство не всегда выручит. Тут дело случая, может быть, в известном смысле интуиции, в умении охватить широкую полосу воздушного пространства периферическим зрением.

Известно также, что пилот, ведя бой в предельном напряжении всех физических и моральных сил, утомляется, изматывается. После боя он нередко выходит на аэродроме из кабины мокрый и распаренный, словно час пробыл на верхней полке в бане.

Сохранилось у меня такое ощущение: выйдя из этого боя, в каком-то совершенно непонятном для себя состоянии отрешенности от всего окружающего, я подал сигнал «Сбор». Пошел на свой аэродром. За мной — ребята из эскадрильи. На последнем дыхании посадил машину, зарулил на свое место и тут почувствовал: не только самостоятельно вылезти из машины, но и рукой пошевелить не могу. Будто стал я свинцовым. Руки и ноги противно дрожали, в голове — чудовищный гул, от которого, казалось, она вот-вот расколется. Отвратительно посасывало под ложечкой, тошнило. В глазах медленно плавали темные круги.

Около меня появились врач, начальник штаба Кригин, мой техник Хосе. Они то ли тащат, то ли стараются помочь мне выйти из кабины и говорят, говорят, а что — понять не в силах. Стоя на обеих плоскостях, они не могут управиться со мной. Не тормошат, а нагибаются и снова спрашивают, спрашивают. Чувствую себя по-дурацки и в то же время ничего не могу поделать — не соображаю, что же им от меня нужно. Наконец будто тонкая звенящая струна оборвалась где-то в мозгу — и я вслушиваюсь в голос Михаила Викторовича, начинаю вроде бы осознавать слова:

— Александр Иванович… Александр Иванович… Как себя чувствуете? Александр Иванович… Вы ранены?

Ответить сразу не могу. В горле застрял шершавый ком. С трудом проглатываю его.

— Вы ранены? Александр Иванович…

— Н-нет… — отвечаю. — Я не ранен.

— Слава богу!

— Почему вы спрашиваете? — начинаю приходить в себя я.

— Посмотрите на свой самолет, — говорит Кригин и кивает

на фюзеляж. — Посмотрите!

Ну, коль речь зашла о машине, силы ко мне начали возвращаться. Поднимаюсь. Мне все-таки помогают выбраться на плоскость, тяжело не то спрыгиваю, не то сваливаюсь на землю. И глазам своим не верю.

Да! Печальное зрелище… Впереди кабины пилота вырван с «мясом» кусок фюзеляжа, нет доброй половины переднего козырька, много приборов и сама приборная доска в двух местах пробиты. Четыре попадания в бронеспинку. Если бы не она, вряд ли я стоял бы сейчас рядом с товарищами. Хосе насчитал всего тринадцать пробоин. Самочувствие? Его словами не выразить. А у товарищей по бою? Похоже, что остальные ребята чувствуют себя ничуть не лучше. Очевидно, все пережитое в воздушном бою начинает сказываться теперь. Конечно, не страх владел нами. Мы не ощущали боязни ни в схватке, ни сейчас. Это был результат колоссального нервного перенапряжения.

На каждом самолете эскадрильи было по нескольку пробоин: от двух на машине Николая Иванова, нашего наставника, до пятнадцати на самолете Евгения Соборнова.

И самое тягостное: на базу, сколько мы ни ждали, не вернулось три летчика. Словно потерянный, вглядывался я в безоблачное небо, вслушивался — напрасно. Машины Алексея Ильина, Ильи Базарова и Андрея Микуловича не появились.

Видя наше подавленное состояние, Кригин, покачивая седой головой, негромко выговаривал нам:

— Сынки вы мои дорогие… Что ж это вы про всех, кто не вернулся, сразу самое плохое думаете? Помяните мое слово, еще все может хорошо закончиться.

Ребята кивали, слушая его, но больше из вежливости. Сами думали: в таком тяжелом бою все могло случиться…

Михаил Викторович продолжал свое:

— Я на фронте с первого дня войны, многое успел повидать. И раньше бывало, что после напряженного воздушного боя не все летчики приходили на свой аэродром — на другие, ближние садились. Причин для этого сколько угодно.

— Какие же? — не вытерпел кто-то из ребят.

— Да хоть такая… Растерялся после трудного первого боя, пристроился к другой группе. У второго самолет поврежден. Видит — не дотянуть до своего аэродрома. Поневоле садится на ближайший.

— Это точно, — поддержал Николай Иванов начальника штаба. — Вот у нас в эскадрилье месяц назад такой случай был…

Николай с жаром начал рассказывать о благополучных возвращениях пилотов, которых давным-давно считали

погибшими. На примеры он не скупился. Однако мне подумалось, что подобные истории очень приятно слушать, когда рядом с тобой уже сидит товарищ, за чью судьбу ты так сильно волновался… Но сердцем я искренне поверил словам Николая. Не водилось за ним лжи даже в утешение. Приободрились и ребята. Слова старых и бывалых воинов поддержали в нас надежду.

Михаил Викторович напоминает мне, что пора звонить на КП ВВС.

Докладываю Птухину о воздушном бое, состоянии летчиков, повреждении материальной части. Сообщаю и о том, что трое пилотов не вернулись на базу. С нетерпением жду, что скажет Евгений Саввич. Ведь ему с КП должно было быть хорошо видно, какие самолеты подбиты, а кто ушел с поля боя только поврежденным.

Но Птухин ничего не сказал. Я услышал, как он тяжело вздохнул. От этого вздоха меня бросило в жар. Затаив дыхание, жду ответа. Сажусь на пододвинутый Кригиным стул и ладонью прикрываю глаза, в которых продолжают плыть темные круги.

— Гусев, — послышалось наконец в трубке, — на аэродроме в Каспе приземлились двое ваших — Ильин и Базаров. Летчики здоровы. Самолеты имеют пробоины. Ремонт займет несколько часов.

— Спасибо, Евгений Саввич! А Микулович? Что известно про Микуловича? Где он? Вы знаете?

— Да, знаю… Микулович… погиб.

— Что? — переспросил я и почувствовал, что к горлу подкатил тяжелый ком.

— Видимо, Андрей был убит в воздухе. Он не выводил машину из пикирования. Повторяю: никаких попыток вывести самолет из пикирования не предпринимал… Ты слушаешь, Александр Иванович?

— Да…

— Так вот, — вздохнул Евгений Саввич, — передай летчикам… Да и сам тоже не падай духом. Очень жаль Андрея… Только ведь ехали вы на войну. Понятно?

— Да, это ясно.

— На войне без потерь не обойдешься. Нет борьбы без потерь.

— Верно, Евгений Саввич.

— Часа через четыре мы с товарищем Мартином приедем к вам. Проведем разбор. Все.

Кладу телефонную трубку. По разговору, по моему расстроенному виду пилоты, находившиеся около КП, поняли, что произошло с Микуловичем. Сдерживаясь, Кригин смахнул слезу с одной щеки, с другой. Гляжу на ребят, и они отводят

взгляды, прячут накипающие слезы. Механик Микуловича, его верный товарищ Мануэль, вдруг прижал кулаки к лицу, медленно опустился на землю и разрыдался.

Непонятно, странно как-то, что мы никогда не увидим спокойного до застенчивости и улыбчивого Андрюшу Микуловича, парня из Орши. В восемнадцать лет он по спецнабору ушел с первого курса Московского университета в Сталинградскую школу летчиков. Коммунист Андрей очень гордился отцом — машинистом-наставником, которого одного из первых в нашей стране наградили орденом Ленина. Гордился он и тем, что его зачислили добровольцем в Испанию. Он был хорошим летчиком… И вот первый тяжелый бой. Ребята говорили, что видели, как он рванулся наперерез «фиату», атаковавшему кого-то из группы Серова. Ринулся вниз, атакуя противника, но был перехвачен очередью другого «фиата» и не вышел из пике…

Андрюша у каждого из нас — в сердце. Друга тяжело терять. Но руки опускать нечего. Ради его памяти крепче будем бить врага!

Летчики понимали меня. Вглядываясь в их лица, я встречался с твердыми взглядами — взглядами товарищей, готовых заставить врага дорого заплатить за потерю друга. И я сказал:

— Андрей Микулович — наша потеря в бою… Мы должны научиться стискивать зубы, когда постигнет нас тяжелая утрата. Наша обязанность — продолжать борьбу не на жизнь, а на смерть. Научиться побеждать опытного, хитрого, опасного и сильного врага. От каждого потребуется все умение, все силы, физические и моральные, а может, и жизнь до последнего дыхания, до последней капли крови. Наша память о тех, кто погиб, — наши победы над врагом. Когда в любом воздушном бою мы будем уничтожать противника, сбивать самолеты врага, тогда со спокойной совестью сможем сказать — мы сделали все во имя памяти наших друзей.

Говорил я, как мне показалось, долго. Возможно, сумбурно. Но я говорил не только товарищам, но и самому себе.

Импровизированный прощальный митинг продолжался. Выступали многие. Инженер Лопес от имени испанских товарищей сказал:

— Мы, инженеры, техники, постараемся, чтобы самолеты всегда находились в состоянии полной боевой готовности.

Сказал свое слово и председатель партийного землячества Иван Панфилов:

— Мы заверяем командование — будем воевать, как воюют наши товарищи, прибывшие раньше, как дерутся экипажи

штурмовиков. Пока живы, пока глаза видят небо, а в руках есть сила, пощады фашистам не будет!

— Точно, Ваня! — воскликнул Виктор Скляров, чубатый гигант из Воронежа. — Попадись мне в следующий раз «макаронник», испортивший фасад моего самолета, я ему покажу кузькину мать!

И Скляров, что стало сил, а их ему не занимать, хлопнул об землю перчатками.

— Ты, Витя, не горячись, — сказал Панфилов, — пока не ты ему, а он тебе показал эту кузькину мать. Если мы в следующий раз будем «ловить бабочек», то они снова могут нас познакомить с этой самой «мамой».

Почти все самолеты в эскадрилье требовали ремонта. Командование сообщило, что вылетов больше не будет. Только одно звено дежурило на всякий случай в готовности № 1.

К исходу дня к нам, как и было обещано, приехали Евгений Саввич и Филипп Александрович.

Перед началом разбора боя почтили память Андрюши Микуловича.

Евгений Саввич начал свое выступление с оценки воздушной обстановки, сложившейся к началу боя. Ему, наблюдавшему с КП ВВС всю картину схватки, многое было виднее. Мы не знали, например, почему оказались в западне. Нам казалось, что подошедшая вторая группа «фиатов» появилась у места схватки случайно. На КП же видели, что одна группа «фиатов» — пятнадцать машин — направлялась к фронту, к району нашего патрулирования, на одной с нами высоте. Вторая группа «фиатов» шла выше первой на 800-1000 метров и сзади нас, со стороны солнца. Обе эти группы, насчитывавшие 35–40 машин, являлись самолетами «очищения воздуха». Вслед за ними, с разрывом в одну-две минуты, двигались к фронту бомбардировщики.

Расчет противника был прост. Меньшая (первая) группа привлекает к себе внимание республиканских истребителей прикрытия наземных войск, иными словами, наше внимание. Мы должны были клюнуть на приманку. И мы клюнули, вступили в схватку с истребителями врага, оказались связанными боем. На поддержку первой группы подошла со стороны солнца многочисленная вторая группа. Она атаковала нас с задней полусферы. В ее задачу входило нанести нам решающий удар.

Тем временем к месту боя подходят бомбардировщики. Они беспрепятственно и безнаказанно наносят бомбовый удар по республиканским позициям.

— Мы на КП все это видели, — сказал Птухин. — Замысел противника разгадали. Но сообщить вам не могли. Локти кусали

да жалели, что на истребителях нет раций. Единственно, чем мы могли вам помочь, — вызвать по тревоге эскадрилью Девотченко и два звена из группы Серова. Это мы и сделали.

Евгений Саввич на две-три секунды задумался, а затем продолжал:

— В чем ваша ошибка, вернее, оплошность? Увлеченные атакой, горя желанием победить, вы, товарищи, забыли о главной заповеди воздушного боя — осмотрительности, умении видеть не только впереди, но и сзади. Важнее, пожалуй, умение видеть сзади. Вспомните, сколько мы об этом говорили на предыдущих разборах учебных и настоящих боев. А что получилось в схватке, участниками которой вы были сегодня? Противник напомнил вам о первой заповеди снарядами, когда они стали рваться в ваших самолетах. Тут вы быстро сообразили, что к чему. Да поздно.

Основная вина падает на командира эскадрильи и на Николая Иванова — вашего наставника. Он ведь прислан к вам для передачи боевого опыта. Ну, а с других летчиков эскадрильи вина снимается? Нет, не снимается! Ведь ни один, ну хоть бы на смех, не вспомнил про хвост. Я долго говорю об этом потому, что такая забывчивость могла обойтись вам очень дорого, хотя дрались вы неплохо.

И еще. На пяти самолетах есть попадания в бронеспинки. Каждый из летчиков этих самолетов получил урок, забыв про хвост. Надо сказать великое спасибо тем товарищам, которые предложили установить бронеспинки и сделали их в короткий срок. Многим летчикам эта бронеспинка уже спасла жизнь, в том числе и вашим парням.

Мои товарищи сидели, Опустив головы. Я же места себе не находил. Ведь первый спрос за промашки и оплошности, допущенные в бою, — с командира.

— Евгений Саввич, — вступился за нас Филипп Александрович, — ошибку они, конечно, допустили. Однако это был их первый серьезный воздушный бой. Вдобавок — сложный и тяжелый. Противник имел большое численное преимущество…

Птухин улыбнулся:

— Я их ругаю не за то, что плохо дрались. Этого еще недоставало! Боевой экзамен они сдали. А мы разбираем ошибки, чтоб в другой раз не забывали про хвост.

Дрались-то они хорошо. Умело, но слишком азартно. Вначале мы боялись, что, увидев такое большое численное преимущество — один против трех, ребята начнут по одному выходить из боя. Тогда не миновать бы очень больших потерь. Но наши опасения оказались преждевременными.

И как говорится, отдав дань справедливости, Евгений Саввич

продолжил разбор. Он указал, что нашей задачей было прикрытие наземных войск, а, ввязавшись в схватку с истребителями, мы уже не могли ее выполнить. Правда, в данной обстановке «фиаты» все равно начали бы бой, для того они и появились раньше бомбардировщиков. Однако все равно необходимо помнить, что при задаче на прикрытие наземных войск основная цель истребителей — бомбардировщики врага.

Потом Птухин отметил, что мы поступили правильно: собрались после боя и только потом пошли на аэродром.

— Уходить с фронта по одному запрещается категорически! — посуровел Птухин. — Командующий ВВС издал специальный приказ, в котором это требование подчеркнуто с особой силой. Одиночек истребители противника рано или поздно подкараулят и собьют. Не беда, если кто-то пристроится не к своей, а к другой эскадрилье, как поступили некоторые из ваших товарищей.

В заключение Птухин сказал нам:

— Ваши машины требуют ремонта. Завтра в первой половине дня постараемся вас не вызывать. Будете дежурить в готовности № 2. И учтите, что по мере передислокации авиации врага с севера сопротивление противника будет непрерывно возрастать. Готовьтесь к новым тяжелым боям.

На этом разборе Евгений Саввич говорил о наших ошибках резко, но, как всегда, справедливо, не щадя наше самолюбие. Будь на нашем месте другие летчики, может быть, он говорил бы мягче. Ведь мы — его воспитанники. Командир высокой военной культуры, великолепный педагог, тонкий психолог, Птухин знал каждого из нас и хорошо понимал, какое «лекарство» подходит нам. Он знал, что не жалость и сочувствие нужны нам в данный момент, а хорошая встряска. Новые бои показали, насколько прав и дальновиден был Е. С. Птухин, акцентируя наше внимание на ошибках и необходимости быстрого их преодоления.

Вслед за Евгением Саввичем выступил товарищ Мартин, уже известный нам как Филипп Александрович Агальцов, крупный армейский политический работник. Авиатором Агальцов стал в тридцать четыре года, закончив курсы летчиков, а до курсов окончил Военно-политическую академию имени В. И. Ленина.

Сын крестьянина из-под Тулы, он тем не менее чем-то походил на испанца из Арагона. Ровесник XX века, Филипп Александрович девятнадцатилетним парнем с Обуховского завода добровольцем ушел в Красную Армию. С тех пор навсегда связал свою жизнь с Вооруженными Силами страны.

Мы ждали его выступления, зная, что он расскажет нам о положении на фронтах республики. Именно с этого и начал

Филипп Александрович.

— Прорвав оборону противника в двух направлениях, — сказал он, — части испанской Национально-революционной армии продвигались вперед, в направлении Бельчите и Сарагосы. Воодушевленные успехом, бойцы и командиры полны наступательного порыва. Помогают им активные действия авиации. Но противник сопротивляется упорно, а с подходом новых частей с севера его боеспособность повысится.

Рассказал Филипп Александрович о героическом труде испанского народа в тылу, о многочисленных проявлениях чувства братской любви испанских рабочих и крестьян к советским людям, ленинской партии и правительству нашей страны.

— Трудовая, революционная Испания, — подчеркнул Агальцов, — высоко ценит помощь, оказываемую ей Советским Союзом.

С радостным волнением слушали мы сообщение товарища Мартина о том, что сотни испанских ребятишек благополучно доставлены в Ленинград. Их эвакуировали из разоренных и испепеленных фашистами районов. Мы то знали, сколько горя и страданий выпало на долю ни в чем не повинных ребят. Теперь им ничто не грозило. Их с любовью и теплотой встретили советские люди, окружили заботой и вниманием.

Уже высоко взошла луна в испанском небе, когда закончилась наша встреча и беседа с Птухиным и Агальцовым.

Мы отправились спать. А заснули не скоро. Долго я слышал, как товарищи ворочались в постелях. Вздыхали потихоньку. Бормотали что-то. Мне думалось, что стоит донести голову до подушки, как сон сморит меня. Да не тут-то было.

Конечно, спасибо Птухину и Агальцову за справедливость, с какой они высказали претензии, разбирая наш бой. Добрые они дали наставления. А ведь я, как командир эскадрильи, допустивший промахи, заслуживал строгого порицания. Сейчас я мог со всей строгостью, не кривя душой, осмыслить свои промашки. Увлекшись преследованием первой группы «фиатов», что греха таить, я стремился в первом же бою открыть личный счет сбитых самолетов. И не сумел преодолеть это эгоистическое желание.

Ладно, летчик в пылу боя, в горячке первой серьезной схватки с врагом мог забыться, и его не трудно понять. Но я-то — командир — не имел права забываться. Чем сложней, трудней обстановка, тем острее я обязан помнить о своем положении командира, от действий которого зависит успех эскадрильи.

Уже, наверное, далеко за полночь, извертевшись на кровати,

я все-таки пришел, как мне подумалось, к правильному решению. Нет толка, пользы от того, что занимаешься лишь самобичеванием, казнишь себя за ошибки, машешь кулаками после драки. Нужно извлечь урок, больше не допускать промахов. Понятно, на сей раз мне начальство сделало скидку, учло, что не имею достаточного боевого опыта. А в дальнейшем? Подобных скидок сам себе не прощу.

Мне захотелось разобраться, что я чувствовал во время боя. Когда по бронеспинке ударили пули, выпущенные по мне противником, я осознал, чем мне это грозит. Рост у меня — метр восемьдесят пять сантиметров. В плечах — если не косая сажень, то около того. Когда сижу в кабине, голова и плечи вылезают за бронеспинку, не вписываются в ее габариты. Раньше я считал, мол, это даже удобно — лучше обзор. А тут, когда пули забили по броне, захотелось стать этаким маленьким, хотя бы таким, чтоб бронеспинка прикрыла меня всего.

Одновременно с ударами по бронеспинке полетели в лицо осколки стекла от разбитых приборов. Тогда я в следующее мгновение бросаю машину вправо и вниз. Оглядываюсь. На хвосте, метрах в ста, вижу «фиат». Вторая очередь трассирующих пуль прошла левее. Враг продолжает преследовать меня, идет следом. Беру ручку на себя, бросаю самолет вверх. Перегрузка значительная. Перед взором «салют» из разноцветных звездочек. На вертикали снова оборачиваюсь: «фиат» остался внизу. Хорошо. Тренировка, которую прошел я у Николая Иванова, не напрасна. Больше я себе в хвост противника не допускаю.

Летчики, с которыми я разговаривал, отмечали, что без отработки с Николаем Ивановым боя на вертикалях им было бы значительно труднее бороться с немецкими, итальянскими, франкистскими летчиками, имевшими намного больше истребителей, чем республиканские войска. Моторы наших машин были сильнее, чем вражеских. Выходя на вертикаль с большей скоростью и обладая большей мощностью двигателя, мы имели превосходство в наборе высоты. Машины противника скорее зависали и, чтобы не потерять скорости и не сорваться в штопор, были вынуждены раньше заканчивать набор высоты. Мы же, заметив это отставание, выходили на боевой разворот и били потерявших скорость, зависших противников.

Положение изменилось, вернее, стабилизировалось, когда на фронте появились «Мессершмитты-109», обладавшие столь же мощным двигателем. Однако немецкие машины оказались лучше вооружены, чем наши. Но к этому вопросу еще придется вернуться.

По мнению летчиков, отработка боя на вертикалях в

«мирных» условиях фронтового тыла еще не дает гарантии, что в сложных боевых условиях пилот сможет, обязательно сможет уйти от противника или победить его. В настоящем, а не в тренировочном бою успех зависит от воспитанных в человеке качеств, и прежде всего волевых: от быстроты реакции, уверенности в своих силах, жажды победы, презрения к смерти. Бесшабашным молодечеством — нам все нипочем — не достигнешь успеха.

Вывод напрашивался один: больше обращать внимания на инстинктивную реакцию самосохранения.

В ту ночь, лежа в темной комнате, я передумал многое и будто заново, пережил трудный бой, к которому готовились и в котором допустили ошибки. Казалось, проваляюсь целую ночь, но наступил какой-то неуловимый момент, и я уснул.

От сна очнулся хорошо отдохнувшим, бодрым. И следа не осталось от подавленного состояния. Что вдохнуло в меня бодрость? Полуночный самокритический разбор боя? Отличный сон? Или молодость брала свое? Не знаю. Наверное, все вместе. Да и другие ребята чувствовали себя и выглядели хорошо. Оба Вити — Скляров и Годунов — напевали какую-то песню. На аэродром выехали словно на свидание. Чувствовалось, что мы соскучились по машинам.

Раньше нас проснулись техники и обслуживающий персонал, хотя они и работали до полуночи, приводило в готовность машины, пострадавшие в бою. Михаил Викторович и начальник по снабжению Мануэль достали где-то настоящего кофе, угостили механиков.

Большинство самолетов находилось в полной боевой готовности. Узнал от товарищей, что всю ночь не спал мой маленький Хосе. Инженер Лопес рассказал мне, как он уговаривал Хосе и что тот ему ответил. Я довольно живо представил себе эту сцену. Щупленький Хосе стоял перед полнеющим бывшим тореро и заявлял со свойственной ему гордостью:

— Инженер Лопес, я не могу пойти отдыхать.

— Тебе нужно отдохнуть, Хосе, — настаивал Лопес— После отдыха ты быстрее закончишь работу.

— Нет, инженер Лопес, если я не отремонтирую машину моего командира Алехандро к утру, то перестану себя уважать. Ведь я обещал ему и всем товарищам держать машину в полном порядке, в боевой готовности.

После такого заявления его оставили в покое, и уже никто не решался беспокоить Хосе приглашением отдохнуть.

Хосе встретил меня у самолета, усталый и счастливый.

— Смотри, хефе, наш самолет такой, каким был. Остались пустяки — поставить фонарь и дать подсохнуть краске!

Я крепко пожал руку Хосе, обнял его. Действительно, машина оказалась почти полностью отремонтированной. Даже не верилось, что несколько часов назад на наш с Хосе И-16 и смотреть-то было жалко. А Хосе, отвечая на поздравления и благодарность, негромко проговорил:

— Хефе Алехандро, только постарайтесь больше не привозить столько пробоин… Вовсе не потому, что мне трудно их заделывать…

— Спасибо тебе, мой боевой друг Хосе…

Шли дни. Урок тяжелого воздушного поединка ни для одного из летчиков нашей эскадрильи не пропал даром. После боя ребята привозили все меньше пробоин на своих машинах. Отнюдь не потому, что избегали опасности. Они становились осмотрительнее, внимательнее, опытнее.

Мы делали по четыре-пять боевых вылетов в день. Напряжение возрастало. Донимала и мучила нас жара. Никогда не думал, что зной может быть столь изнуряющим.

Мы истекаем потом. Белье и одежду хоть выжимай. А на нас кожаное летное обмундирование. Дежурим в готовности № 1. Шлем можно, конечно, снять, но тогда рискуешь получить солнечный удар, самое малое — сильнейшая головная боль до помутнения в глазах.

Маемся, ждем не дождемся сигнала на вылет.

Скорее бы в воздух, вверх, где на высоте 2000–3000 метров прохладно, можно отдышаться.

Мучит жажда. Во рту сухо, язык будто наждачный. Пить хочется все время. Понимаем — много пить бесполезно, но удержаться почти невозможно. Холодная вода в глиняном порроне соблазнительна. Берешь поррон за ручку, поднимаешь на вытянутой руке, нагибаешь и из узкого горлышка летит сверкающая струя прямо в глотку, тяжелая, прохладная. Но она словно не доходит до желудка, а тут же исходит из тебя горячим потом. И чем больше выпито, тем обильнее раздражающий пот. Вытирать его — бесполезное занятие, кожа начинает саднить, зуд терзает тело.

Испанцы, наверное, шутят, когда говорят, что если не будет ветра с моря, который мы не ощущаем, то станет еще жарче. Куда же еще жарче? Ребята нас разыгрывают, хотят приучить к мысли, что может быть еще жарче, и тогда нынешний зной покажется прохладой. Невольно думаешь о тех, кто находится на фронтовых пыльных дорогах. Как они выдерживают такое пекло? Про танкистов страшно подумать! А ведь им еще надо вести бой. И

какой! Нет, грех нам жаловаться, мы — в раю.

Перед сном принимаем горячий-прегорячий душ. После него действительно чувствуешь прохладу, а вскоре — чертовскую усталость. Только бы голову донести до подушки. Горячий душ — предложение испанцев. Сначала мы дорывались до холодного. Облегчения не испытывали. Дышали словно рыбы на песке. Нас уговорили стать под горячую воду: распаренный на жаре ощущает прохладу. Да, это оказалось именно так.

Молодой организм быстро восстанавливал силы. А с восходом солнца — снова пекло, несколько глотков прохлады на высоте, в бою же мы потели не от жары, а от напряженной работы.

В те дни зноя и напряженных схваток у нас налаживалось в воздушном бою взаимодействие между летчиками, звеньями, эскадрильями. Все чаще в схватках участвовали группы И-15 и И-16. Постепенно отлаживалось взаимодействие и между ними.

Освобождение от франкистов Бельчите в первые дни сентября 1937 года ознаменовало значительный, хотя и местный успех республиканской армии. Командование объявило летному составу благодарность. Мы тоже чувствовали себя именинниками. В завоеванной победе была доля и нашего ратного труда.

Затем в действиях всех родов войск наступил спад.

За день делали три-четыре вылета на прикрытие наземных войск, продолжали разведку и проводили один-два коротких воздушных боя.

Смирилось ли франкистское командование с потерей Бельчите? Факты свидетельствовали, что не смирилось. Испанские друзья нас информировали: разведка всех видов неизменно сообщала, что противник подтягивает к линии фронта новые соединения. На ближайших аэродромах отмечалось скопление самолетов. Из этого следовало, что готовится контрнаступление.

Не прошло и трех дней, как боевые действия возобновились. Несколько дивизий врага, сконцентрированных на узком участке фронта, перешли в контрнаступление. Схватка приняла ожесточенный, кровопролитный характер. Атаки франкистов, поддержанные артиллерией и авиацией, следовали одна за другой. Противник нес большие потери, но, не считаясь ни с чем, наращивал удары. Республиканские войска были вынуждены местами отходить. Некоторые населенные пункты, расположенные вблизи Бельчите, по нескольку раз переходили из рук в руки.

Республиканская авиация работала с полным напряжением сил. Эскадрильи производили по шесть вылетов, едва успевая заправиться и пополнить боекомплект. Каждый вылет, почти без

исключения, сопровождался вступлением в тяжелый и ожесточенный воздушный бой с превосходящими силами противника. И несмотря на трудности боевой работы, относительную малочисленность республиканской авиации, задание командования — не допускать массированных ударов бомбардировщиков неприятеля по нашим войскам — истребительная авиация выполнила.

Мятежники прилагали усилия, чтобы сломить сопротивление республиканцев, разгромить их, вернуть Бельчите. Все их атаки были отражены. Измотанные и обескровленные беспрерывными боями, франкисты прекратили активные действия. На фронте снова наступило затишье. Резко снизилось и количество боевых вылетов. Мы поднимались в воздух один, редко два раза в день.

Затишье не размагничивало нас. Мы находились в полной готовности, хотя нередко лишь просиживали на солнцепеке с утра до вечера. Таковы уж парадоксы фронтовой жизни.

Когда мы снимали шлемы, то на лицах виднелись темно-коричневые маски загара. Носы облупились. Похудели мы тоже порядком. Не от работы, от жары. Она доводила нас едва не до обмороков. Но никто не жаловался.

Во второй половине сентября боевые действия в Арагоне прекратились. Мы стали вылетать только на разведку. Командование дало разрешение на поочередный однодневный отдых каждому звену. Приказ пришелся весьма кстати. Ребята здорово измотались.

Осмысливая опыт первых тяжелых воздушных боев, я пришел к выводу: необходимо более четко определить место командира эскадрильи в строю во время встречи с противником — в те несколько секунд, которыми он располагает перед первой атакой. Оценил ли я общее положение? Сумел ли заранее предположить, хотя бы в грубых чертах, развитие атаки и боя в целом? Определил ли направление первого удара, с которого противнику можно нанести наиболее ощутимый ущерб? Предусмотрел ли положение своей эскадрильи при выходе из атаки с целью создать благоприятные условия для повторного удара? Размышляя над этими вопросами, хотелось самокритично проанализировать свои командирские действия.

В первых боях, едва завидев врага, мы кидались на него, что называется, сломя голову. А потом? Действовали как бог на душу положит. От этого следовало отказаться. Но тут возникал весьма сложный и деликатный вопрос о месте командира эскадрильи или группы в строю. Обычно по установившейся в авиации традиции командир шел во главе строя эскадрильи. Радио на самолетах не было, и командир управлял эскадрильей сигналами

— эволюциями своей машины, предусмотренными уставом. Сигналы эти, например покачивание крыльями, скрупулезно продуманные и имевшие строго определенное значение, изучались летчиками, по ним сдавались зачеты. Командир частенько проверял, твердо ли знают их пилоты.

Сигналы командира эскадрильи в основном подаются для командиров звеньев, а командир звена командует ведомыми. А как быть с теми командами, которые относятся ко всем летчикам эскадрильи? Они отдавались обычно в предвидении боя, до атаки. Основной сигнал командира в бою — личный пример: «Действуй, как я».

Командир, таким образом, ведет эскадрилью лишь до начала боя. Затем он становится просто летчиком-истребителем, ведущим воздушный бой на равных. Ему трудно без радио руководить ходом схватки.

Для того чтобы комэск мог влиять на течение воздушного боя, а заодно и видеть, как действуют пилоты, он должен занимать выгодное место.

Устав истребительной авиации точно указывал место командира эскадрильи в бою. Существовала традиция, действовавшая на сознание пилотов не менее сильно: мы знали, что не обойтись без человека, который занял бы место ведущего в головном звене. На него командир должен рассчитывать как на самого себя, верить в его дисциплинированность, смелость. Таким человеком для меня был мой заместитель Платон Смоляков. Я знал его еще по Бобруйскому гарнизону. Он проявил себя очень способным истребителем, волевым, мужественным. Теперь, когда у нас накопилось достаточно боевого опыта, у меня окрепло убеждение в том, что командир эскадрильи и его заместитель должны очень четко определять свое место в бою. Своими мыслями я поделился с Платоном. По-моему, разговор с ним начался с воспоминания об эпизоде из фильма «Чапаев», а потом уж мы подошли ближе к интересующей нас теме.

— Понимаешь, Платон, я ж вроде слепого котенка бросаюсь в атаку первым. А потом уже не вижу, что предпринимает противник.

Смоляков с кондачка судить о деле не любил.

— Что ж, давай пошевелим мозгами, — неторопливо проговорил он и, загибая пальцы, сам себе постарался ответить. — А если так: коль я твой зам, мне и идти первым. Ты пойдешь в замыкающем звене и чуть выше. Находясь в замыкающем, командир отчетливо видит, кто и как действует в бою, во всяком случае в первой атаке. Дальше. Если обстановка сложная, командир, как человек опытный, сразу приходит на

помощь либо летчику, либо звену. Верно говорю? Вполне хороший выход, коли радио у нас нет.

— Ты, Платон, забыл одно обстоятельство…

— Какое?

— Ведь тебе придется фактически определять момент атаки. Не боишься ответственности?

— Согласись, Саша, ведь ответственность берешь на себя ты. Ты — командир эскадрильи. Доверяешь? — глядя на меня, спросил Платон.

— Да.

— Мне остается доказать, что ты не ошибся.

— Уверен — не ошибся. Хитер, вон как повернул. Есть еще одно дело.

— Ты хочешь спросить, как я отношусь к идее работать в бою парами? — не сдержал улыбку Смоляков. — Так, как мы летали на прикрытие группы Алонсо?

— Догадался.

— По-моему, интересная идея. Я тоже думал об этом. А знаешь когда? В тот день, когда, сопровождая группу Алонсо, ходил по твоей просьбе замыкающим. Видел, как звенья и отдельные летчики входят в атаку. Это очень полезно и нужно для разбора боя, предотвращения ошибок в дальнейшем.

А теперь о боевой работе парами… Тут все хорошо.

И вот почему. У ведущего пары не затруднен маневр в любую сторону. Даже самый рискованный. Ведомый в паре при крутом развороте переходит с левой стороны ведомого на правую или наоборот. Если же идешь тройкой, то маневр ограничен. К примеру, при повороте направо надо рассчитать поворот так, чтобы правый ведомый не потерял на повороте скорость и не свалился в штопор или не налез на тебя, У левого ведомого при резкой эволюции командира может не хватить скорости, чтобы удержаться в строю.

Платон на секунду задумался, а потом сказал:

— Есть в боевой работе парами еще одно преимущество: при выходе из атаки напарник прикрывает тебя в любом случае. Ведь он не связан вторым ведомым.

Далее. У нас в эскадрилье появятся как бы еще две боевых единицы. Откуда они берутся? В эскадрилье четыре звена. Каждое выступает как монолитное и маневренное целое. Но в трудной схватке звено, по-моему, быстрее распадается под нажимом противника. Если мы станем в бою работать не звеньями, а парами, то вместо четырех звеньев у нас окажется шесть самостоятельных боевых пар. Таким образом, увеличится количество боевых единиц, повысятся их качества —

маневренность, боеспособность и устойчивость в тяжелых обстоятельствах.

Слушая Смолякова, я еще раз порадовался, что имею столь вдумчивого, серьезного помощника. Мы едины во мнении по принципиальным вопросам, выдвигаемым фронтовой жизнью.

— Да, кстати, Евгений Саввич видел наше построение и пары в деле…

— Я об этом с ним еще не говорил. Сам он не спрашивал. Ждет. Ведь наши пробы — лишь первоначальные шаги, даже не эксперимент. А сегодня к вечеру он, видимо, заедет к нам.

— Наверняка. Уже три дня не был. Для него долгий срок, — согласился Смоляков.

Наш разговор прервал телефонный звонок на КП. Михаил Викторович принимал телефонограмму из штаба ВВС: очередное боевое задание на прикрытие наземных целей.

— Ну вот, Платон, пойдем в бой по-новому.

На подходе к линии фронта Смоляков, находясь в головном звене, подал сигнал на перестройку боевого порядка в пары. Это было сделано быстро — ребята научились неплохо ходить, работая совместно с группой Алонсо.

Вылет, когда я шел замыкающим, старался использовать также на то, чтобы внимательнейшим образом присмотреться к действиям летчиков. Перед вступлением моей пары в бой у меня оставалось на это до тридцати секунд. Меня интересовали вопросы: делают ли пилоты практические выводы из тех разборов, которые проводятся после боя? Достаточно ли тактически грамотно действуют в воздушной схватке?

У линии фронта Смоляков подал сигнал: «Внимание». Значит, он увидел противника. Это были «фиаты». Платон не атакует. Он уходит на территорию противника. Через некоторое время вижу: Смоляков возвращается и со снижением идет на позиции франкистов. Его с тыла не ждали. Верное решение принял Смоляков. Тем временем и остальные пары начинают атаку.

После атаки на «фиат» идет вверх Виктор Скляров. За ним увязывается другой «фиат». Виктор уходит на вертикаль. Противник упрямо лезет за ним. Но у Склярова, я знаю, имеется запас скорости, плюс еще не использованная мощь мотора. Не стоит «фиату» с ним тягаться! Он быстро выдыхается. Ему не хватает ни инерции, ни мощности двигателя, и он как бы останавливается, зависает в воздухе и сваливается на крыло. Наступает критический момент. Видимо, Виктор хорошо помнит уроки разборов, следит за вражеской машиной. Едва заметив, что самолет противника выдыхается, он переводит «ишачка» в пикирование, быстро догоняет неуправляемый «фиат» и

расстреливает его в упор с дистанции 75–50 метров.

«Фиат» окутывается белым дымом, «запарил». Но подоспевший на помощь подожженному второй «фиат» готов насесть на хвост самолета Виктора. Используя скорость, набранную в пикировании, и мощь мотора, Виктор опять уходит на вертикаль. Истребитель врага выпускает очередь в белый свет, мимо цели. И в этот момент подключается в атаку Жора Шубин. Жора хитер, он будто не замечает «фиата». Позволяет ему подойти на 1000–1200 метров, а когда летчик-франкист собирается вот-вот дать очередь, Шубин уходит вверх. «Фиат» проскакивает мимо, не замечая на своем хвосте Соборнова. Конечно же, там, где Шубин, — рядом и Женя Соборнов. Потеряв цель, «фиат» спешит развернуться. Опрометчиво. На развороте машина под определенным углом зрения выглядит застывшей в воздухе. Соборнов знает это отлично и без промедления расстреливает врага. «Фиат» горит. Летчик выбрасывается на парашюте. В расположение республиканских частей. «Язык», упавший с неба, — это неплохо.

В тот день мы сделали еще два боевых вылета. Столкнулись с бомбардировщиками врага. Атаковали удачно, сбили три машины противника. И снова, идя замыкающим, я видел, как при подходе к бомбардировщикам эскадрилья по команде Смолякова собралась в кулак — предельно малые дистанции, интервалы. Летчики открыли огонь с 400–500 метров по ведущему звену врага. Опыт доказал, что такая атака бывает наиболее эффективной. Так случилось и на этот раз. В первой же атаке два самолета противника оказались подбитыми. При массированном ударе по ведущему звену вражеские летчики не выдержали нервного напряжения, строй нарушился. Их штурманы в свою очередь постарались освободиться от бомб, сбросив их куда попало, и, развернувшись, со снижением, бомбардировщики ушли под защиту своих зенитных батарей.

Вечером к нам в эскадрилью приехал Птухин. Расспрашивал о делах, интересовался действиями каждого звена, каждого летчика. Я доложил о том, как исправляются первоначальные ошибки.

— Что ж у тебя глаза на затылке есть? — посмеиваясь, спросил Евгений Саввич. — Как же тебе, командиру, удается видеть, что у тебя за спиной творится, да еще в атаке? А?

Немного смутившись, я поведал Птухину о наших нововведениях.

— Почему же молчал, Гусев? — довольно строго спросил Евгений Саввич.

— Догадки следовало проверить. Теперь все ясно. Платон

подтвердит.

— Платон, говоришь? — рассмеялся Птухин. — Тогда зови мудреца.

Втроем мы проговорили долго. Евгений Саввич скрупулезно интересовался всем, что составляет сущность тактической новинки, которую мы применили в воздушном бою.

Птухин остался доволен. Прощаясь с нами, он мимоходом сказал:

— Не плохо бы вам подышать морским воздухом. Что ж, в ближайшее время будете на побережье Средиземного…

Тон, каким это было сказано, веселым не назовешь.

Мы поняли: в наступлении на Сарагосу настал перерыв.

Почему же после взятия республиканцами города Бельчите (6 сентября) сражение затихало? Об этом мы узнали от испанских военных товарищей. Они рассказали нам следующее.

Оперативный план Сарагосской операции во многих аспектах напоминал план Брунетской операции, в которой был допущен ряд ошибок. Сходным было распределение целей между частями, участвовавшими в операции. Одинаковым было количество войск (около 80 тысяч человек). Похожей была и схема развертывания войск.

Испанские товарищи отметили, что в этой операции они использовали силы, достаточные для взятия Сарагосы или по крайней мере для того, чтобы заставить Франко остановить свое наступление против Сантандера, захваченного им позднее — 26 сентября. Но здесь вновь повторились ошибки, имевшие место в других сражениях. Одна из таких ошибок — распыление сил. Республиканские войска стремились овладеть многими второстепенными объектами, вместо того чтобы сосредоточить удары по основным на главном направлении.

Нас интересовал вопрос: имело ли для республиканцев какое-либо значение взятие городов Кинто и Бельчите, особенно Бельчите, где были растрачены все резервы?

— Нет, не имело, — ответил нам один из авторитетных командиров-республиканцев.

Далее он пояснил свою мысль примерно так. Кинто и Бельчите отвлекли, сковали несколько республиканских дивизий. В то же время между Кинто и Бельчите имелся разрыв в 30 километров, защищенный очень небольшим числом войск противника. Это позволяло без задержки двигаться к основной цели — Сарагосе. Авангарды республиканских частей находились в 14 километрах от нее, и фалангистов охватила паника. Идея операции против Сарагосы была правильной и захват ее возможен.

— Паника фалангистов в Сарагосе была сильной, — подчеркнул наш собеседник, испанский полковник. — И если бы наши войска приблизились к городу, они вынудили бы противника бежать оттуда. И тогда почти наверняка Франко снял бы свои части из-под Сантандера, где развивал наступление. Мы же медлили. Первые моменты паники в Сарагосе прошли. Франкистское командование не могло не заметить, что мы повторяем ошибку, бросившись на Бельчите, вместо того чтобы двигаться вперед. Франко предпочел пожертвовать этим городом и его гарнизоном и не приостановил свое наступление на Сантандер…

Испанские общевойсковые начальники, с которыми мы беседовали, отметили, что в Сарагосском сражении активно действовала наша авиация. Она сыграла важную роль, особенно в первые дни боев. Республиканские самолеты не только поддерживали продвижение различных групп войск, но и бомбили и неоднократно обстреливали из пулемета части противника на марше и его центры сопротивления, а также аэродромы, главным образом в районе Сарагосы.

Сарагосская операция, ее перипетии, сложности, ее плюсы и минусы вызвали у нас, летчиков, много раздумий. Ни у кого не оставалось сомнения в том, что впереди — новые, более упорные наземные и воздушные бои, новые испытания.

Глава 6. Дерзкая штурмовка

Тревожная осень. — Нет, не забыть тебя, Валенсия… — Снова на Арагонском фронте. — Бомбовый удар по «Черным стрелам». — Первый бой с «мессерами». — Не дремлет «пятая колонна». — Душевные контакты комиссара Усатого. — Смелый замысел воздушной операции. — Штурмуем Гарапенильос. — 50 вражеских самолетов разбиты. — Письма с Родины. — Принимаем питомцев советских авиашкол. — Налет на крейсер и эсминцы

Эскадрилья Ивана Девотченко базировалась на Сагунто, а остальные группы — по побережью, вплоть до Барселоны. Мы держим путь к одному из прекраснейших городов Средиземноморья. Валенсия и ее пригороды с высоты выглядят, пожалуй, красивее, чем с земли. Под крылом стелется зелено-золотистый ковер апельсиновых рощ. Они тянутся на многие километры. И из этой зеленой ряби, словно острова, поднимаются белоснежные дома. Их становится все больше и больше, но они не вытесняют зелень, а утопают в ней — это сам город. Дальше простирается изумрудное вдоль берега море. Оно отбито от земли белой оторочкой прибоя. Мористее цвет воды становится более темным и у самого горизонта переходит в густой ультрамарин.

Удивительно красиво. Зелень ласкает взгляд. Особенно после того, как мы больше месяца видели перед собой желто-бурый, бедный растительностью пейзаж Арагона. Трудно даже поверить, что и там — уголок Испании.

Провинции страны не велики, если измерять их нашими

российскими масштабами. А контрасты пейзажные и социальные — разительны. Они такие же, как в городе Валенсии или Барселоне: идешь улицей вдоль фешенебельных особняков, дворцов, а свернешь в сторону и окажешься лицом к лицу с низенькими хибарками, глинобитными постройками с рамами без стекол: не хватало стекла. И не только стекла. Я видел, как в деревнях на берегу реки Гаудалавьера (Турин) женщины отчаянно мяли, терли, колотили белье: у них не было мыла. Я голодно люди жили. Картошку сажали всюду, где только чернел клочок земли: и на цветочных клумбах, и на теннисных площадках. В Валенсии не раз в глаза бросались длинные очереди за мукой, хлебом, мясом, за растительным маслом, за рыбой. И в очередях не услышишь ни ропота, ни ссор, только видишь бледные, худые лица измученных старушек, стариков, подростков.

Там же, в Валенсии, а раньше в Барселоне мы побывали на выставке детских рисунков. На многих из них очень яркими красками — багровыми или изумрудными — изображались самолеты.

Жители Валенсии при встречах и беседах с восхищением рассказывали историю родного города — одного из древнейших в Испании. Мы узнали, что он является центром искусственно орошаемого садоводческого района Валенсийская Уэрта, располагает военной, шелковой, суконной, табачной, консервной, кожевенной промышленностью, производит фаянсовые и стекольные изделия. Гордились валенсийцы своим университетом, основанным еще в 1500 году, и музеем с великолепными картинами Веласкеса, Гойи и других мастеров кисти.

Помню, однажды разговорился с учителем, преподававшим детям испанскую литературу.

— Не одно десятилетие в прошлом, — говорил учитель, — имя Испании гремело в мире. Кто впервые пересек океаны? Испанские мореплаватели. У кого учились многие писатели всех стран? У наших соотечественников — Манрике, Кеведо, Лопе де Вега, у Сервантеса. А кто не знает на всех континентах имен Веласкеса, Сурбарана, Эль Греко? А чем стала Испания при господстве военных хунт? Вотчиной полуграмотных аристократов, местом военных заговоров и мятежей, приманкой для западных банкиров, промышленников.

Когда эскадрилья перебазировалась в Ла-Сенью, что в десяти километрах от Валенсии, нас встретили техники, обслуживающий персонал, с которыми расстались только вчера. Новая обстановка, свежий морской воздух, средиземноморские пейзажи как бы растянули время короткой разлуки. Кажется, мы расстались, по

крайней мере, неделю назад. Встреча наша получилась удивительно радостной. Испанские товарищи предоставили нам один из лучших домов в пригороде — белый, с толстыми стенами. Даже в жаркий полдень в нем прохладно. Во дворике — островерхие кипарисы, кусты митра и лавра, посредине — клумба с яркими цветами, которые ласкали взор. К нашим услугам здесь и плавательный бассейн. А в нем крупные, словно лещи, золотые рыбы. Крупные — ярко-красные, а мелкие темно-сиреневые. После знойного и сурового Альканьиса мы вроде бы попали в иную страну. Правда, днем тут бывало жарковато, но не так, как в Арагоне. Пышная зелень давала много тени, а вечером мягкий ветер с моря кроме живительной прохлады приносил запах йода, высушенных солнцем водорослей.

После напряженной боевой работы в Альканьисе дни, проведенные в Валенсии, можно было считать спокойными. Мы всего один-единственный раз видели в воздухе группу самолетов противника. Да и то, очевидно получив предупреждение от «пятой колонны» о нашем вылете, бомбардировщики, еще находясь довольно далеко над морем, развернулись и ушли в сторону Балеарских островов. Но так или иначе, задачу свою мы выполняли — прикрывали город и порт и прилегающие к ним районы от возможных нападений франкистов. А с первого октября вели патрулирование на подходах к городу, чтобы не допустить к нему бомбардировщиков.

По ночам к Валенсии подкрадывались одиночные «юнкерсы» и «савойи». С ними расправлялись истребители из группы И-15. На самолетах И-16 ночные полеты запрещались. Аэродромы не имели необходимого оборудования. Посадочная же скорость И-16 велика. Малейшая неточность при приземлении грозила катастрофой.

Как-то вечером вместе с несколькими летчиками, которые отдыхали в тот день, мы пошли в кино. Демонстрировался фильм из времен первой мировой войны. По ходу действия картины (название ее не могу припомнить) немецкие аэропланы бомбят небольшой французский городок, расположенный вблизи линии фронта. И вот среди грохота бутафорских разрывов мы ясно услышали: за стенами кинотеатра рвутся настоящие бомбы. Демонстрацию фильма прервали. Зал погрузился во тьму. Наступила напряженная тишина, спиравшая дыхание. И в ней до необыкновенности четко различался вой летящих на город бомб.

Истинного направления серии сброшенных фугасок мы, конечно, не знали. Но по звуку привычно определили, что взрывы следуют все ближе и ближе к кинотеатру. Судьба сотен людей и наша тоже зависела от одного: хватит ли в серии бомб, дотянется

ли она до здания, где мы находились.

Кинотеатр меньше всего напоминал бомбоубежище. Скорее, это ловушка, могила. Уж кому-кому, а нам, летчикам, не надо объяснять такие вещи.

Интуитивно определяю, что фугаска не меньше стокилограммовой разорвалась совсем рядом. Взрыв потряс здание. С потолка из темноты посыпалась штукатурка. Дико закричали женщины. Хорошо, что кромешная тьма приковала зрителей к креслам. Панический ужас, метание обезумевших от страха людей, давка бывают едва ли не страшней прямого попадания.

Я замер, втянув голову в плечи. Через какую-то долю секунды рухнет очередная бомба — «наша»! Жуткое состояние беспомощности. Сидишь и ждешь: прихлопнет тебя или минет чертова бомба.

Секунда… Другая… Ну! Ну…

Гнетущая тишина. Даже странно…

— Все! Все! — не выдержал кто-то из наших ребят. — Нет у фашиста больше бомб! «Нашу» он забыл прихватить!

Этот крик разрядил обстановку. Сказанное каким-то образом поняли испанцы, находящиеся в зале. Послышался громкий, неестественный смех. Говор, разгоравшийся с каждой минутой. Потом крики, словно разговаривали люди, тугие на ухо. Зажегся свет.

Крича, толкаясь, но соблюдая все-таки кое-какой порядок, публика хлынула к выходу.

Одни мы сидели на своих местах, сохраняя кажущееся спокойствие, хладнокровие и вроде бы безразличие к происшедшему. Но нет. Мы просто ждали, когда зрители выйдут из кинотеатра. Теперь самое страшное, как принято говорить, миновало — самолет противника улетел. Можно и не спешить…

Вышли из кинотеатра. Вокруг торчали остовы домов, освещенные недалеким пожаром. Со всех сторон слышались крики о помощи, плач, выли сирены пожарных машин, белые параболы водяных струй из брандспойтов летели в огонь. В темное небо с крупными звездами вздымались рыжие клубы дыма и пара, перевитые летящими искрами. Молчаливые суровые люди откапывали раненых и убитых. Взвизгивали сигналы санитарных автомобилей, отвозивших пострадавших.

Сжав кулаки и стиснув зубы, глядели мы на мрачную картину разрушений. А ведь вражеские летчики не могли не знать, что в этой части города нет ни военных, ни промышленных объектов. Значит, мятежники и интервенты преднамеренно сбрасывали бомбы на жилые кварталы, сознательно уничтожали мирное

гражданское население.

Мы тоже носили раненых, откапывали пострадавших. Но задерживаться долго нам было нельзя, а работы после налета хватило, наверное, на сутки. В который раз мы становились свидетелями дикости и бесчеловечности фашистов. Сердца наши требовали мщения франкистам и интервентам за кровь и слезы испанского народа.

Молча возвращались к себе домой. Долго еще через окна машины были видны отсветы пожарища над черными в ночи апельсиновыми рощами, а в кабине стоял приторный запах гари, исходивший от нашей одежды.

— Что-то мы загостились в Валенсии, — проговорил как-то неожиданно Николай Иванов. — Пора в бой!

— Да! — поддержали его ребята. — Наверняка республиканцы скоро начнут наступление. Тогда уж мы развернемся.

— И я у вас загостился… — буркнул Иванов.

Мы сделали вид, что не расслышали его слов. «Загостился»…

Трудно было переоценить помощь и поддержку, которую оказал нам Иванов. Инструктор он вдумчивый, умный, взыскательный. Во многих наших успехах в боях с противником — доля его труда, забот, внимания. Немало пота и крови потратили бы мы напрасно, прежде чем разгадали секреты воздушных схваток. У Николая Иванова мы научились вести бой с использованием вертикалей, предельных перегрузок, а также другим тактическим приемам.

Николай как в воду смотрел. Вскоре его отозвали. Он возвращался в свою родную эскадрилью, к товарищам, с которыми начал путь летчика-добровольца. Мы устроили ему теплые проводы. Каждый из пилотов хотел высказаться, пожелать нашему инструктору дальнейших успехов в боевой работе, благодарили за учебу.

Добрых слов, идущих от сердца, было много, но все равно их казалось недостаточно, и мы компенсировали недостаток крепкими объятиями.

— Хватит, ребята! — освобождаясь от очередных медвежьих тисков, твердил Николай. — Будет! Что я — тенор-душка? Перестаньте, ей-богу, обижусь!

На его призывы отвечали еще более крепкими объятиями. Бока ему от избытка чувств намяли основательно.

На память учителю благодарные ученики подарили охотничье ружье.

Ребята искренне полюбили простого, скромного, трудолюбивого парня, смелого воздушного бойца, верного

боевого друга, на помощь которого всегда можно было рассчитывать.

Расставшись с Николаем Ивановым, мы не забыли его. Он всегда оставался с нами, будто продолжал летать вместе. Трудно, пожалуй, назвать бой, возвратившись после которого мы не вспоминали бы Николая добрым словом за науку.

На пополнение в эскадрилью прибыли летчики Александр Рязанов и Федор Конев. Они недавно приехали в Испанию. Боевых вылетов не имели. Их инструкторами стали мы. Нам предстояло в короткий срок передать им свой небольшой опыт. Освоили они его довольно быстро. Проявили трудолюбие и упорство. Поблажек никто не хотел, зная, что в настоящем воздушном бою они обойдутся дорого.

В окрестностях Валенсии базировалась в то время не только наша эскадрилья. Республиканская авиация наращивала силы. В свободное время мы встречались с товарищами по оружию, крепили с ними дружбу. Со многими летчиками, прежде чем увидеться на земле, мы участвовали в воздушных боях крыло к крылу. Порой только при личных встречах, вспоминая проведенные схватки с неприятелем, выясняли, что человек, которому ты впервые пожал руку, уже спасал тебя в жаркой схватке, отвлекая противника на себя.

Так познакомился я со Смирновым, командиром эскадрильи, в которой служил Николай Иванов. Как-то вечером Борис Смирнов поинтересовался:

— Много восторженных отзывов я слышал о Николае. Действительно ли он такой мастер летного дела?

Избегая красивых слов, я рассказал о великолепных качествах истребителя Иванова.

— Что ж, рад за него, — улыбнулся Смирнов. — Значит, наши труды не пропали даром. Прислушался он к суровым словам товарищей.

— Новость! — удивился я. — Честно говорю — мы его в пример ставили. Отличный летчик, прекрасный товарищ, волевой, напористый.

— Разве я возражаю? Так оно и есть… теперь.

— А было? — поинтересовался я.

— Что было — то было…

Заинтригованный, я пристал к Борису, желая узнать проступок, вину Николая. Не из любопытства. Я и, конечно, другие командиры понимали, что мы воины-добровольцы, воюем в дружественной нам стране за свободу народа. И одновременно мы — полпреды Страны Советов. По нашему поведению, нашим поступкам судят о нашей Родине.

Выслушав меня, Смирнов спросил с улыбочкой:

— Не писал ли Панас… тьфу, Коля, писем франкистам?

Видя, что мои глаза готовы выпрыгнуть из орбит, Борис расхохотался:

— Ты же не знаешь, почему у нас в эскадрилье Иванова Панасом зовут!

И он поведал историю, с одной стороны, смешную, а с другой — грустную.

Вскоре после прибытия в Испанию один из пилотов, возвратившись с задания, сообщил, что, по его предположениям, он обнаружил аэродром недалеко за передним краем франкистов. Новость не могла не обрадовать командование. Было решено уничтожить самолеты неприятеля на земле. Требовалось уточнить местонахождение аэродрома.

На разведку вылетели двое с таким расчетом, чтобы возвратиться в сумерках. Это делалось из тактических соображений. Ночью перебазироваться враг не рискнет. А утречком машины противника будут находиться в полном составе на земле и не смогут взлететь. Во-первых, еще темно; во-вторых, и летчиков-то к этому времени на аэродроме не бывает — отдыхают. И еще: откуда врагу знать, что два истребителя — разведчики, а не случайные самолеты? Вряд ли франкисты догадывались, что у республиканцев уже все готово к налету.

В числе летчиков-разведчиков был Николай Иванов.

Пилоты нашли посадочную площадку противника. Сосчитали машины. Следовало уходить, чтоб не вызвать подозрений у франкистов. Пусть себе думают, будто

республиканцы наткнулись на аэродром невзначай. Но Иванов зашел на штурмовку раз, другой. Ведущему ничего не оставалось, как поддержать товарища. Две машины мятежников запылали.

Вернувшись, разведчики доложили обо всем. А Иванов еще похвастался, что не только атаковал врага, но и сбросил на аэродром франкистов записку.

— Тоже мне — запорожец! Написал письмо турецкому султану! Прямо Панас.

— А я так и написал: «Близко вы сели, фашисты», — и подпись — Панас. Знай наших! Вот переполоху будет!

Сделал это Иванов, конечно, не подумав о последствиях, о том, что самовольная атака и послание в запорожском стиле могли помочь противнику раскрыть замысел республиканского командования.

Здорово досталось Иванову на собрании партийного землячества. Вопрос стоял довольно остро. Кое-кто предлагал

досрочно откомандировать его домой. Но товарищи поверили Иванову. И он своей отличной работой загладил вину. Только вот прилипло к нему запорожское имя Панас.

— У нас Иванов был образцом дисциплинированного бойца, — сказал я. — И отличным инструктором!

— Так и должно быть! — ответил Смирнов. — Иного и не ждал.

Сам Борис Смирнов в ту пору только что возвратился из длительной командировки. Он побывал на севере Испании. Этот край называли страной басков. Там Борис выполнял задание республиканского штаба ВВС.

Познакомились мы в Валенсии и с летчиками-испанцами Мануэлем Сараусом и Фернандо Клаудином, командирами эскадрилий. Это были молодые, веселые и симпатичные парни. Под стать своим командирам выглядели и другие пилоты. Для постороннего взгляда, наверное, они казались порой бесшабашными людьми, слишком легкомысленными. В действительности же это было не так. В воздухе они становились собранными, ловкими, отважными.

Мануэль Сараус и Фернандо Клаудин, хотя были молоды, имели уже солидный военный опыт, показали себя смелыми летчиками, хорошими организаторами. Они умели научить новичка многому по тактике, помочь овладеть испытанными приемами воздушного боя. Мастерство и умение не пришли к ним сами собой. Они приобрели их, пройдя все стадии летной службы от рядового пилота до командира эскадрильи.

В первых числах октября, выполнив задачу по прикрытию Валенсии, где заседал парламент, наша эскадрилья снова перебазировалась на Арагонский фронт. Мы приземлились на прежнем аэродроме Альканьис.

Продолжалось сосредоточение республиканских войск. Через несколько дней возобновились бои с целью освободить Сарагосу. В воздухе и на земле они приняли упорный, ожесточенный характер.

В первые дни республиканцы понемногу продвигались вперед. Но потом самые отчаянные атаки не приносили желаемых результатов. Попытки франкистов ускорить контрнаступление тоже оказывались бесплодными. Противнику не удавалось сломить героическое сопротивление республиканских войск.

Едва ли не на следующий день после начала второго наступления на Сарагосу мы возвращались эскадрильей на свой аэродром, выполнив задание по прикрытию с воздуха наступающих наземных войск. Все шло как обычно. Мы отогнали группу вражеских самолетов, пытавшихся атаковать наши

позиции. В бою Иван Панфилов сбил истребитель неприятеля. Он удачно зашел ему в хвост и с одной очереди отправил противника к земле. «Фиат» задымился и вскоре врезался в каменистую землю. Два других истребителя подбили ребята. После этого враг покинул поле боя.

Вдали уже можно было различить аэродром. Настроение у нас было отличное.

Совсем неподалеку от нашего строя я увидел звено истребителей, идущих параллельным с нами курсом и на той же высоте.

Что за машины? Почему они идут к нашему аэродрому?

Да это же «фиаты»! Точно!

Встреча как для нас, так и для противника оказалась неожиданной. В первый момент мы никак не могли поверить, что встретили в нескольких километрах от своей базы истребителей врага. Такого еще не бывало. И хотя силуэты «фиатов» не походили ни на одну из наших машин, взяло сомнение:

«А что, если это все-таки наши? То-то посмеются над нами! Да и свет заходящего солнца, на фоне которого мы видели самолеты, мог исказить силуэты машин…»

Само собой, если это противник, надо немедленно атаковать! И все же стоило проверить, точно убедиться, что перед тобой враг. Вместе со своим ведомым Иваном Соколовым иду на сближение.

Когда сомнений не осталось — перед нами враг, — момент внезапности оказался упущен. За несколько мгновений до того, как мы перешли в атаку, летчики противника тоже опознали нас. Дав полную мощность моторам, они ринулись вперед и вниз, стараясь оторваться.

Пальцы почти непроизвольно легли на гашетки, но я сдержал себя и не открыл огонь. Созревало новое решение.

«Фиаты» удирали от нас, но, удирая, не разворачивались, а уходили в глубь нашей территории. С каждой минутой они удалялись от линии фронта, и, чтобы вернуться к своим, самолетам придется снова пройти это же расстояние. А хватит ли им горючего на обратный путь? Значит, открывать огонь пока не имело смысла. Другое дело, если они попытаются развернуться. Тогда надо стрельбой воспретить им сделать это. Гнать и гнать в глубь нашей территории, прижимать к земле, посадить на один из своих аэродромов.

Подаю команду:

— Внимание!

Сближаюсь с противником метров на триста. И пошел на этой дистанции.

Летчики правильно поняли мой замысел. Никто из них не выходил вперед меня, чтобы атаковать. Огня не открывали.

«Не прозевать бы момента, когда неприятель все-таки попробует развернуться и уйти», — подумал я.

Замечаю, что головной «фиат» пытается развернуться.

Открываем огонь. Ведущий «фиат» занимает прежнее положение.

Поговорили!

Мы держим «фиаты», словно гончие, сзади и с боков. Они обложены, будто волчья стая. Проходит минута, другая. «Фиаты» должны что-то предпринять. Смешно, если бы они смирились. Держимся начеку.

«Фиаты» резко сбрасывают газ. В какую-то долю секунды никто не мог предположить, что они поступят именно так.

Мы тоже убираем газ. Но по инерции налезаем на противника, сближаясь до ста метров.

Ничего не скажешь — решение ведущего «фиатов» неожиданное, рискованное. Чтобы развернуться, «фиаты» уже дали полную мощность моторам и веером пошли в разные стороны. Ведомые противника управляемым переворотом на большой скорости проскакивают вниз, под наш боевой порядок, а ведущий пошел вверх, видимо, чтобы облегчить уход своим подопечным. Однако рывок вверх с последующим разворотом не под силу мотору. Машина зависает. В этот момент я, а за мной Соколов открываем огонь. Дистанция метров восемьдесят. Промаха быть не может.

Вижу, как «фиат» ведущего проваливается перед носом моего самолета и устремляется к земле, оставляя за собой дымный хвост. Делаю управляемый переворот вниз и назад, чтобы проследить за ним.

«Фиат» под большим углом пикирует к земле. Чуть в стороне раскрывается купол парашюта. Это другое дело. Успокоенный, иду вверх. Вижу: остальные звенья эскадрильи, хотя и с запозданием, сделали разворот «все вдруг» и быстро догнали «фиаты». После двух-трех атак все было кончено. Одного сбило звено Смолякова, другого — звено Панфилова.

Ведущего, который выбросился на парашюте, взяли в плен. Он оказался капитаном итальянской армии, командиром эскадрильи. На допросе рассказал, что их подразделение недавно прибыло под Сарагосу. Это был их первый боевой вылет на Арагонском фронте. Всей эскадрильей они производили облет района. Севернее Бельчите их атаковали истребители И-16. Они приняли бой, но вскоре вышли из него, и эскадрилья рассыпалась. Он со своим звеном временно потерял ориентировку. Решил идти

к реке Эбро и от нее дальше на север на свой аэродром. Иного выхода не было. Они заблудились. Тут-то мы и встретили их.

Важным в его показаниях было и другое. Во-первых, он сообщил, что около Сарагосы, в местечке Гарапенильос, находится большой, хорошо замаскированный и прикрытый сильным зенитным заслоном аэродром. Во-вторых, северо-западнее Бельчите сосредоточивалась итальянская дивизия «Черные стрелы». Она предназначалась для нанесения контрудара по наступающим республиканцам. «Черные стрелы» имели задачу: после разгрома противостоящих республиканских войск развивать успех, содействовать ускорению наступления франкистов на всем участке фронта.

Основываясь на показаниях пленного итальянского капитана, республиканский штаб ВВС решил после доразведки нанести бомбовый удар по месту сосредоточения итальянской дивизии и сорвать ее наступление.

Бомбовые удары по расположению дивизии «Черные стрелы» должны были нанести группы СБ и Р-зет. На прикрытие им выделялись пять истребительных эскадрилий. Две эскадрильи оставались в резерве штаба ВВС. Наша эскадрилья вошла в состав ударной группы вместе с эскадрильями Девотченко и Сарауса. Командование ударной группой возлагалось на Ивана Еременко, командира истребительной группы.

Ознакомившись с приказом, мы поняли, что операция, в которой нам предстояло принять участие, была одна из крупнейших за все время нашего пребывания в Испании. В воздух должно подняться около ста самолетов. Задачу им поставили ответственную: упредить контрнаступление на самом важном участке всего фронта борьбы республиканской армии не только с франкистскими мятежниками, но и с регулярными частями итальянцев. Время бомбежки почти совпадало с намеченными сроками наступления. Поэтому предусматривался и запасной вариант. В случае если доразведка не обнаружит противника на указанных пленным итальянским капитаном рубежах, на наблюдательном пункте ВВС республиканцев будет выложен крест. Если же доразведка подтвердит показания пленного, то на НП ВВС выложат стрелу. В первом случае, авиация действует по запасным целям в поддержку наземных войск.

С аэродрома в городок Альканьис мы уехали позже обычного. Хотелось совместно с механиками и оружейниками проверить готовность машин к завтрашнему вылету.

— Вы все-таки не задерживайтесь на аэродроме, — подгонял нас, как обычно, начальник штаба эскадрильи Михаил Викторович Кригин. — Пора в город. И времени на отдых больше,

и спокойнее.

Это он говорил часто, а в тот вечер был особенно настойчив. Все опасался, что на нас нападут бандиты из «пятой колонны». Его настороженность казалась нам излишней. Уже не один месяц мы в Испании, а о «пятой колонне» хотя и слышали-переслышали, но сами с ней не сталкивались. Однако Кригин настойчиво применял свой метод профилактики от «пятой колонны». Мы выезжали с аэродрома в город только все вместе — этакой процессией из нескольких машин, и не в полной темноте, а в сумерках.

Добрались благополучно. Посмеивались над Михаилом Викторовичем, призывавшим к бдительности. Ребята так разошлись, что пришлось их приструнить.

— То, что мы не встречались с предателями, не повод для веселья. Ведь для кого-то из нас такое свидание может оказаться первым и последним. Оружие у них — не хлопушки с конфетти.

Утренний подъем прошел дружно. На рассвете на машинах проскочили по спящим улочкам городка. Кто-то острил: «пятая колонна» спит. Шутника не поддержали. Впереди нас ждал серьезный бой. Ребята выглядели сосредоточенными, подтянутыми. Ответственность перед предстоящей операцией была понятна каждому.

Миновав последние домики городка, выезжаем на ровное плоскогорье, каменистое и холодное. Ветер гонит по земле пыль, похожую на снежную поземку.

Вот и аэродром. Осмотр машин. Уточнение задачи. Разъезд по самолетам. Звонок по телефону с КП. Над аэродромом повисает зеленая ракета — искра на фоне розовой зари.

Взревели моторы. И вот уже две зеленые искры взмывают вверх. Мы взлетаем. Делаю круг над аэродромом, собирая эскадрилью. Отправляемся на место сбора ударной группы. Эскадрильи прибывают к месту вовремя. Принимаем соответствующий боевой порядок. Командир группы Иван Еременко берет курс к линии фронта. На подходе встречаем наших замечательных друзей, чудо-парней, как меж собой мы прозвали ребят из эскадрильи капитана Алонсо. Впрочем, Алонсо уже не капитан. В конце сентября ему присвоили звание майора. Проходя над группой Р-зет, покачиваю крыльями, приветствую майора Алонсо и его товарищей. В этой операции группу легких бомбардировщиков сопровождает испанская эскадрилья И-15.

Взошло солнце. Оно светит за нашими спинами. Впереди у линии горизонта виден дым разрывов, клубится рыжая пыль. Республиканские войска продолжают наступление.

Перед линией фронта Иван Еременко подает сигнал, и

ударная группа истребителей уходит вперед, обгоняя боевые порядки остальных самолетов. Нам надо первыми пройти на территорию противника, чтобы перехватить истребители врага, если таковые появятся, и не допустить их к нашим бомбардировщикам.

Район КП ВВС. Вот и условный знак — стрела. Отлично! Значит, доразведка подтвердила показания итальянского капитана со сбитого нами «фиата». Наша армада отправляется «утюжить» позиции итальянской дивизии «Черные стрелы».

Несколько ниже нас и в стороне, обгоняя группу Р-зет, двигались СБ. Их вел Александр Сенаторов. Средние бомбардировщики прикрывали И-16, которые вел Фернандо Клаудин. Еще ниже нас истребители прикрытия наземных войск — эскадрилья И-16 Григория Плещенко и эскадрилья И-15 Анатолия Серова. Что и говорить, мощный кулак, надежное прикрытие.

Бомбардировщики Александра Сенаторова первыми оказались над районом расположения «Черных стрел». Они обрушивают на итальянцев бомбы и вместе с истребителями прикрытия отходят на нашу территорию. Следом за СБ ложатся на боевой курс самолеты Алонсо. Испанские товарищи прекрасно выполнили боевую задачу. На земле — паника. Но небо, где только что прошли СБ и Р-зет, пестрит разбросанными клоками ваты. Это разрывы зенитных снарядов. Сбили кого-то из наших? Трудно пока сказать. Наблюдаем за подходами к месту боевой работы наших товарищей и за воздушным пространством, чтобы не просмотреть истребители противника. Но по-моему, все обошлось благополучно. Провожаем взглядом уходящие на свою территорию бомбардировщики. Наша миссия выполнена.

Сигнал Ивана Еременко. Начинаем разворот к линии фронта. Направляемся на поддержку нашим истребителям, прикрывающим войска. За командиром ударной группы разворачиваются эскадрильи Девотченко и Сарауса. Мы пока продолжаем патрулирование, пропуская наши эскадрильи. Небо чисто от неприятельских самолетов. Пора уходить и нам. Последний раз окидываю взглядом воздушное пространство. Только собрался начать разворот, вдруг замечаю в синем небе черные черточки. Насчитываю четыре девятки бомбардировщиков и две девятки истребителей противника. Они идут к линии фронта. Вот еще впереди и выше группа истребителей. Эскадрильи две-три. Не меньше.

Ничего себе подарочек!

Впереди идут чистильщики, их задача — отогнать нас, чтобы не мешали ударной группе бомбардировщиков сбросить свой груз

на наступающие республиканские войска. Это их ударная группа. А основной бомбовый удар, который должна нанести армада бомбардировщиков, должен был обеспечить успешное контрнаступление «Черных стрел». Несмотря на то что по дивизии «Черные стрелы» уже отработали наши СБ и Р-зет, однако остановить начавшуюся военную операцию было так же невозможно, как сорвавшуюся с гор снежную лавину.

Убеждаюсь, что чистильщики не замечают нас. Ведь мы находимся по отношению к ним со стороны солнца. Оно слепит противника. Прервав разворот и поднабрав высоты, пропускаю девятку бомбардировщиков под собой и бросаюсь в атаку. Панфилов и Ильин атакуют истребители прикрытия. За ними еще две пары связывают «фиаты» боем.

Больше пока я ничего не вижу. Глаза не отрываются от прицела. Улавливаю ведущий самолет эскадрильи бомбардировщиков. С дистанции метров 300 даю очередь. Меня поддерживает Соколов. Нити трассирующих пуль, поблескивая, впиваются во вражескую машину. Выход из атаки. Но свою цель я не выпускаю из поля зрения. Бомбардировщик с большим креном уходит под строй. Он пытается вывести самолет из пике и крена — не удается. Бомбардировщик резко идет вниз. Экипаж выбрасывается на парашютах. В небе раскрываются четыре белых купола. Атака увенчалась успехом. Машина с полной бомбовой нагрузкой взрывается где-то в расположении своих частей. Может быть, в том же районе сосредоточения «Черных стрел».

Оглядываю поле боя. Женя Соборнов и Жора Шубин расправляются с правым звеном ведущей девятки. Их атаки не так удачны. Звено противника рассыпается, но и одиночными самолетами они продолжают идти прежним курсом. Дружная пара Соборнов — Шубин не оставляет их в покое. Они атакуют самолеты врага с разных сторон. Наконец неприятель не выдерживает. Побросав бомбы, не доходя до цели, бомбардировщики уходят на запад. У Соборнова хватает выдержки, он не преследует противника. Ведь цель — не количество сбитых машин врага. Нам нужно ликвидировать угрозу бомбардировки участка фронта, на котором наступают республиканцы.

И хотя после наших атак девятка противника рассыпалась — одна машина сбита, три уходят, — пятерка бомбардировщиков продолжает движение к цели. Упорные, черти.

При выходе из очередной атаки ищу Смолякова. А он с ведомым обрабатывает замыкающую девятку. И в той девятке ведущий пошел вниз. Потом вижу белые купола парашютов. Очень хорошо! Правда, остальные машины эскадрильи

разомкнутым строем все-таки шли к цели. Стрелки бомбардировщиков не прекращают огонь. Трудно разобраться, глядя против солнца, что предпринял командир группы Еременко. Вот и они. Развернувшись, эскадрилья Девотченко обрушилась на девятки бомбардировщиков противника, оказавшихся меж двух огней: головную девятку атаковали мы, а хвостовую — Смоляков.

Рассказывать о воздушном бое не менее сложно, чем вести репортаж о футбольном матче. Ведь гол бывает забит в результате активных действий всей команды, даже если она играет на «звезду». В воздушном бою так же ярко проявляется и коллективизм летчиков, и их личное мастерство.

Уловить ситуацию на поле боя искусный командир обязан очень быстро. Оценить ее нужно в считанные секунды.

С начала нашей атаки головной эскадрильи врага прошло не более чем полминуты. Только тогда нас атаковали истребители ударной группы противника. Но приблизиться к нам им не позволили. По пути их перехватили «москас» Сарауса. Однако противник превосходил нас, по крайней мере, вдвое. Нескольким истребителям удалось прорваться к своим бомбардировщикам. Теперь они атакуют нас и эскадрилью Девотченко, стараясь связать обе наши группы боем и не дать в обиду подопечные бомбардировщики. А они продолжали идти к цели — позициям республиканцев.

Схватка приняла общий характер. Наши истребители бились одновременно с истребителями противника ударной и прикрывающих групп и в то же время атаковывали бомбардировщиков. Подошла и вступила в бой с бомбардировщиками эскадрилья Плещенко, прикрывавшая наземные войска.

Это была очень острая схватка в небе. Разобраться в ее перипетиях мог человек, знающий, что такое броуново движение. Подобно тому, как только физик может объяснить столкновение взвешенных в воде частиц, так лишь опытный авиатор может обрисовать сложные эпизоды разыгравшегося воздушного сражения.

Суть этого сражения состояла в том, что, несмотря на все наши попытки заставить франкистов сбросить бомбы, они все-таки продолжали группами и в одиночку тянуть к позициям республиканцев — к своей цели. Мы, связанные боем с превосходящим числом истребителей, не могли полностью преградить им путь. Часть бомбардировщиков противника все же прорвалась к позициям республиканцев, сбросила на них бомбы. А потом «юнкерсы» ушли на свою территорию под защиту зенитного огня и истребителей прикрытия.

К нам на помощь пришли две эскадрильи И-16 — резерв командующего авиацией. Подошла подмога и к противнику. Сражались теперь лишь истребители. После нескольких атак разошлись по своим аэродромам.

«Тогда считать мы стали раны». Наша эскадрилья в полном порядке вернулась в Альканьис. Кое-какие машины оказались изрядно потрепаны. И ни одна не возвратилась без пробоин. Сейчас уже не припомню, у кого именно было рекордное число пробоин — двадцать. То, что в таком массовом и трудном бою мы отделались незначительными повреждениями материальной части, говорило о возросшем мастерстве пилотов, их умении быстро и четко ориентироваться в сложной боевой обстановке. Конечно, никто из нас не думал, что мы раз и навсегда избавились от ошибок. В конце концов, схватка в воздухе проходит не по заранее разработанному шаблону, как это может показаться на первый взгляд человеку несведущему. Например, в этом бою мы столкнулись с классическим построением времен сопровождения и охраны бомбардировщиков как с нашей стороны, так и со стороны франкистов. Но результаты-то получились разные, не в пользу врага. Или еще пример. Всего за несколько дней до этого мы встретили звено итальянских истребителей. Мы имели подавляющее большинство — 4:1. Поэтому удалось сбить всех, ведущего взять в плен, получить от него ценнейшие сведения. Примени мы другую тактику, возможно, итоги боя получились бы иные.

После приземления мы узнали точные цифры сбитых вражеских самолетов и наши потери. Четырех: летчиков не досчитались мы в эскадрильях, принимавших участие в этом крупном бою. Ведь в воздухе в тот день находилось почти одновременно около двухсот самолетов! До того времени еще не было в воздушном бою столь много самолетов.

Только в бою с нашей группой противник потерял четыре бомбардировщика и три истребителя.

В упорном сражении мы сорвали массированный удар авиации франкистов по наступающим республиканским войскам. Противнику не удалось ослабить сопротивление республиканцев при нанесении контрудара дивизией «Черные стрелы».

Наш удар по дивизии «Черные стрелы» задержал наступление, ослабил ее силы. Дивизия не достигла сколько-нибудь значительного успеха, по крайней мере, такого, на который рассчитывал враг, планируя операцию. Его расчеты оказались опрокинутыми своевременными и упреждающими действиями республиканской авиации.

Через несколько дней после этого крупного сражения

произошло, на мой взгляд, событие чрезвычайной важности. Мы впервые встретились в воздухе с немецкими истребителями «Мессершмитт-109». Еще в сентябре, когда мы находились в Валенсии, нам довелось слышать много рассказов наших летчиков об этой машине и немецких пилотах, воюющих на «мессерах». Борис Смирнов, Анатолий Серов и их ребята встречались с «мессерами» еще в Брунетской операции. Но потом «мессеры» на несколько месяцев исчезли с горизонта в прямом и переносном смысле.

По мнению Серова и Смирнова, их исчезновение было продиктовано следующими причинами: «мессер» имел слабый хвост, при очень резком выходе из пикирования хвостовое оперение самолета отламывалось в воздухе. Правда, вскоре немецкие механики стали укреплять хвост «мессера» расчалками, но это почти не помогало. Очевидно, поэтому Ме-109 и не участвовали в боях. Видимо, машины проходили доводку в заводских условиях. Теперь они, надо полагать, появились модернизированными.

Предупреждали нас ветераны и об одной особенности немецких летчиков. Они открывали огонь с большой дистанции — 800–700 метров и вели его длинными очередями до 300–350 метров. Такая длительность очереди вызывала у нас удивление. Наши пулеметы не могли так стрелять — перегревались. И не верилось в результативность огня на большой дистанции.

Честно говоря, я придерживаюсь мнения, что дистанция при ведении огня на поражение играет решающую роль. Возьмем хотя бы такой пример. В ходе учебно-боевой подготовки были упражнения, на которые давалось двадцать патронов, и летчик получал «отлично», если в мишени насчитывали пять его попаданий с дистанции от 350–300 до 50 метров. А при стрельбе в 800-1000 метров давалась оценка «отлично», если из ста патронов мишень поражалась двумя пулями.

Безусловно, это не значит, что надо отказаться от огня с большой дистанции. Мы пришли к выводу, что следует улучшить качество оружейной стали наших пулеметов.

Нам говорили: немецкие летчики ведут бой, имея преимущество в высоте. Мы учитывали это в боях с Ме-109. После того как мы изрядно потрепали «Черные стрелы» и сорвали операцию франкистов, враг стал очень интересоваться нашими аэродромами. Можно понять столь «пылкую любовь»!

Вспоминается такой эпизод. Вражеские бомбардировщики шли к республиканскому аэродрому Каспе. С командного пункта ВВС получаю приказ идти на перехват. Наша эскадрилья и эскадрилья Ивана Девотченко перехватили противника в

нескольких километрах от аэродрома. С ходу пошли в атаку. Мы намеревались заставить неприятеля сбросить бомбы, не доходя до цели. Вдруг, уже в самый момент атаки, замечаю: выше и несколько позади бомбардировщиков — истребители, длинные серебристые самолеты. Когда они разворачивались, солнечные лучи заискрились на фюзеляжах и плоскостях машин.

«Мессеры»! — пронеслось в голове.

Они шли растянутым строем «пеленг». Ошибиться было довольно трудно. О появлении на фронте вражеских машин каких-либо других марок мы не слышали, а описания их силуэта и внешнего вида совпадали с увиденным.

«Мессеры» с полупереворота ринулись на нас. Основной удар приняла на себя эскадрилья Девотченко. Она шла впереди. Прекратив атаку бомбардировщиков, мы рванулись навстречу Ме-109. От «мессеров» к нашим самолетам потянулись светящиеся следы трассирующих пуль. «Мессеры» открыли огонь с большой дистанции и продолжали его до того момента, когда стрельба наших пулеметов не оказалась эффективной. Прекратив наскок, «мессеры», используя скорость, приобретенную на пикировании, стали круто уходить вверх.

Что и говорить, все это выглядело красиво, эффектно, но безрезультатно. Длинные очереди с большой дистанции, набор высоты, строгий строй, образцовая слетанность — все это подтверждало, что перед нами немецкие летчики.

«Немцы очень боятся потерять превосходство в высоте…» — вспомнилось напоминание товарищей, уже воевавших с асами третьего рейха. Но тут, с ходу, в бою, предпринять что-либо для набора высоты было уже поздно. Пришлось в доли секунды выбирать иную форму схватки, которая лишила бы немцев преимущества.

Раз мы не можем добиться в свою пользу преимущества в высоте — немцы нам его не уступят, — то следует найти другой тактический прием борьбы, прежде всего с бомбардировщиками противника. И мы пошли вниз, под строй бомбардировщиков. Атаковали их снизу. При выходе из атаки старались не вырываться над их строем, чтобы не угодить под огонь «мессеров». Так мы бомбардировщиками противника прикрыли себя от атак истребителей врага, не желавших терять преимущество в высоте. «Хейнкели» выполняли роль щита — не станут же немецкие летчики вести огонь сквозь строй своих самолетов! Так нам удалось лишить немцев их главного преимущества.

«Мессеры» бросались лишь на те машины, которые в пылу схватки все-таки выходили выше строя бомбардировщиков или

далеко в сторону, но опять-таки вели огонь со значительной дистанции и никак не желали спуститься к нам под строй «Хейнкелей-111». Чувствовалось, что «мессеры» находятся в замешательстве. В ходе боя они не могли найти тактический прием, чтобы напасть на нас с большим толком.

Два «мессера» все-таки попытались подобраться к нам снизу. Но мы их заметили вовремя. Четверка И-16 дружно набросилась на врага. Один Ме-109 сбили. Другой поспешил убраться наверх подобру-поздорову.

Изолировав себя от «мессеров», мы уничтожили два бомбардировщика. Остальные вынуждены были сбросить бомбовый груз, не долетев до аэродрома Каспе. Лишь одиночным машинам удалось сбросить бомбы на летное поле. Наши самолеты с этого аэродрома уже находились в воздухе.

В эскадрилье Девотченко погиб один летчик. Он вырвался в атаке очень высоко, в стороне от основной группы. Там его и прижали «мессеры».

Крепко досталось и Ивану Девотченко. Как потом мы узнали, на его самолете оказалась перебита система выпуска шасси, пробиты покрышки и поврежден один цилиндр в моторе. Однако все обошлось. Иван сумел посадить самолет на брюхо.

О боях с «мессерами» мы говорили много. Их появление на нашем участке фронта было неожиданным. В первом бою мы не могли с ходу найти верный тактический прием для борьбы с ними, хотя знали, что немецкие летчики дерутся, обладая превосходством в высоте. Этот воздушный бой мы подробно разобрали вместе с летчиками эскадрильи Девотченко. В разборе приняли участие Иван Еременко и командиры других эскадрилий. Совместными усилиями мы выработали новые тактические приемы для наращивания ударов по «мессерам».

Один из тактических приемов заключался в следующем.

В каждой эскадрилье выделялось две пары наиболее подготовленных и физически крепких летчиков. Им предстояло идти на 1000–1200 метров выше общего боевого порядка эскадрильи и несколько позади. Когда эскадрилья вступит в бой с «мессерами», эта четверка должна атаковать врага сверху и гнать вниз, где их подхватывали бы другие пилоты. Находясь все время над «мессерами», эта четверка должна была внимательно следить за действиями противника и ни в коем случае не позволять ему уйти выше себя. Так мы навязывали немецким летчикам наш план, нашу тактику боя, заставляли вести схватку в невыгодных для них условиях.

В группу высотных чистильщиков, как мы ее назвали, сначала решили взять добровольцев. Оказалось, что каждый летчик

пожелал быть высотным чистильщиком. Пришлось назначить четверку приказным порядком. В нашей эскадрилье высотными чистильщиками стали Платон Смоляков, Виктор Скляров, Виктор Годунов и Иван Соколов.

Возможность проверить наши теоретические расчеты немцы предоставили нам безотлагательно. Словно по заказу.

Мы получили задание и вылетели на патрулирование — прикрывать наземные войска от возможных налетов бомбардировщиков. Свой боевой порядок построили по-новому. Четверка Смолякова держалась выше эскадрильи примерно на тысячу метров, несколько сзади и в стороне. Как мы и ожидали, через несколько минут появились «мессеры». Их было пятнадцать. Они шли прямо к линии фронта, метров на 600 выше нашего основного порядка. Знали мы и другое — за истребителями должны следовать бомбардировщики врага. Связывать себя боем нам, естественно, не хотелось. Поэтому пытаемся обойти «мессеров», не вступать с ними в схватку и выйти на основную цель — бомбардировщики, атаковать их, заставить сбросить смертоносный груз на своем территории. Этот маневр основывался на расчете, что «мессеров» свяжет боем другая наша эскадрилья, которая патрулировала в соседнем районе. Но так не получилось. «Мессеры», едва почуяв, что мы хотим пройти к бомбардировщикам, кинулись в атаку, используя свое превосходство в высоте.

Разворачиваемся, чтобы встретить врага лицом к лицу. Немцы уже, видимо, предвкушали легкую победу. И вот в критический момент, когда дистанция между нами не превышала 1000—900 метров и «мессеры» каждое мгновенье могли открыть огонь со своей излюбленной дистанции, группа высотных чистильщиков во главе со Смоляковым кинулась на врага.

Это было для немцев полной неожиданностью. Видимо, лишь разглядев трассы пуль, идущие сверху, они поняли, откуда по ним стреляют. Атака «мессеров» не получилась. Ведь они представления не имели, какова численность атакующих сверху, и растерялись. Часть машин пошла вниз. Тут уж мы не дали им опомниться и встретили очередями. Другие самолеты противника рванулись наверх, чего только и ждали ребята из группы Смолякова. С первой же атаки они подожгли один Ме-109.

Бой завязался в двух ярусах. Внизу мы схватились с основной частью нападавших, вверху четверка Смолякова сражалась с четверкой «мессеров». Видя, что путь наверх им отрезан, немцы решили выйти из боя. И тут, как бывает в подобных случаях, один из Ме-109 замешкался, и звено Ивана Панфилова расправилось с ним.

Тем временем группа высотных чистильщиков вступила в трудный поединок. Летчики «мессеров», ринувшиеся наверх, оказались особенно сильными и хорошо подготовленными. Действовали они парами, атаковали умело, хорошо прикрывали друг друга. Нашим ребятам никак не удавалось расчленить их пары. А здесь еще, как на грех, Виктор Скляров при выходе из атаки действовал не особенно умно, подался в сторону и оказался один.

Заметив одиночную машину, немцы парой кинулись на Склярова. Виктор пошел на вертикаль, стараясь оторваться, да не тут-то было. «Мессеры» не уступали нам в маневренности и скорости. На выручку Склярову поспешил Смоляков. Он вызволил Виктора из трудного положения, но сам в свою очередь нарвался на пару других «мессеров». Немцы были очень активны, хорошо ориентировались в ведении боя. Видя, какая опасность грозит Смолякову, звено Шубина из нижнего яруса пошло вверх на помощь товарищу. Но их опередил Годунов. Он своим самолетом прикрыл Смолякова. Очередь, выпущенная «мессером» по Смолякову, пришлась в машину Годунова. Его И-16 на какое-то мгновенье завис в воздухе, а потом свалился, начал беспорядочно падать. На подбитый истребитель Годунова по-шакальи бросилась пара «мессеров», но, увидев звено Шубина, прекратила преследование и на большой скорости вышла из боя. Оторвалась от нас и вторая пара, едва почувствовав, что осталась одна.

Смоляков, Скляров и Соколов не преследовали противника, а поспешили на прикрытие Годунова, самолет которого продолжал беспорядочно падать.

Лишь метрах в четырехстах от земли машина Годунова выровнялась, обрела управление и с углом градусов в тридцать пять пошла к земле. Она опускалась, словно подбитая птица, неуверенно скользя то на одно, то на другое крыло, покачиваясь из стороны в сторону.

Наконец машина Годунова приземлилась, вернее, упала, подняв облако желтой пыли. Летчики прикрывали товарища, пока к самолету подбежали бойцы и вытащили из кабины Виктора. Потом к месту падения подъехала санитарная машина, и Годунова увезли.

Только тогда Смоляков со своими товарищами ушел на аэродром.

Еще когда мы только начинали схватку с «мессерами», вторая группа наших истребителей, которая патрулировала соседний участок, поспешила на поддержку. Это была эскадрилья И-15 из группы Анатолия Серова. Приблизившись к месту боя, летчики заметили бомбардировщиков противника, шедших к линии

фронта. И-15 атаковали их, заставили сбросить бомбы на территорию мятежников и в ходе схватки сбили два самолета.

После посадки мы, как обычно, собрались на КП эскадрильи. Хотя бой прошел удачно, оправдал себя выработанный нами тактический прием против «мессеров» и мы даже сбили два самолета, радости не чувствовалось. Неприятная тишина стояла на КП. Со взлетной полосы было слышно, как негромко переговариваются механики, осматривая машины, позвякивают гаечные ключи.

Мы переживали, беспокоились за Виктора. Жив ли он? А если жив, то что с ним? В каком он состоянии?

Я доложил на КП ВВС о результатах воздушного боя, потом спросил:

— Что с Годуновым? Мы видели, что его увезли на машине.

— Пока неизвестно, — ответили мне. — К нему поехал Радгауз. Как только прояснится что-нибудь, позвоним.

Поблагодарив, я положил трубку. Ребята, не сговариваясь, расположились около КП на солнышке, которое в это время греет так же, как в сентябре в России. Летчики помалкивали, щурились, нет-нет и посмотрят на выстроившиеся самолеты, а меж машин, подобно смертельной ране, зияет пустота в том месте, где должна находиться машина Годунова.

Часа через два — звонок с КП ВВС.

— Задание на вылет!

Получив приказ, я снова спросил о Годунове, но еще ничего не было известно.

Вылет прошел спокойно. За время нашего патрулирования не появилось ни одного самолета противника. Пришла смена, и мы вернулись. Подрулив к КП, около которого находилась стоянка моего самолета, я выключил мотор и крикнул Михаилу Викторовичу, который был у телефона:

— Что с Годуновым?

— Пока неизвестно… — понурив голову, сказал Кригин.

Привезли обед. Но было не до еды. Хлебнули по ложке супа, поковыряли вилками второе, выпили сок. Снова ребята расположились поблизости от КП.

Солнце стало клониться к закату, когда наконец раздался долгожданный звонок. Мы уж отчаялись узнать о состоянии Годунова сегодня. Я схватил трубку. Говорил Радгауз, советник врача ВВС.

— Откуда ты, Леонид?

— Из госпиталя.

— Как Годунов?

— Жив. Хотя очень слаб. Большая потеря крови. Двумя

пулями перебита левая рука.

— Жить будет?

— Должен выжить… Вообще уму непостижимо, как при таком ранении он пришел в себя, смог управлять самолетом и даже посадить его! Надо обладать сверхчеловеческой волей. После подобного ранения по всем медицинским законам наступает шок. Только вмешательство врача может привести человека в себя. А Годунов очнулся и без всякой помощи нашел в себе силы выровнять и приземлить машину. Удивительно!

— Виктор, он такой! — ответил я Радгаузу и мимикой постарался объяснить столпившимся около меня ребятам, что, мол, выкарабкается Годунов.

— Такой не такой… Ближайшие сутки покажут, как пойдет дело. Переливание крови ему сделали. Как только будет транспортабелен, перевезем в Валенсию, — сказал Радгауз.

На этом разговор закончился. Нам оставалось ждать и надеяться, что дела пойдут хорошо.

Напряжение первых дней боев спало. Мы вылетали по нескольку раз на прикрытие наземных войск.

По вечерам, когда наставало время уезжать в городок, где мы квартировали, Михаил Викторович неизменно заставлял нас выезжать только в колонне, а в доме по ночам закрывал окна и строго следил за выполнением приказа.

Как-то после довольно нудного дня собрались ехать отдыхать. Одна из автомашин, на которых мы добирались с аэродрома до Альканьиса, почему-то забарахлила. Летчики, приговаривая, что в тесноте — не в обиде, расселись по другим машинам. И поехали в город. Минут через пятнадцать шофер устранил поломку и поспешил вслед за нами. Я уже говорил, что в Испании, как и везде на юге, быстро темнеет. Шофер въехал в Альканьис в густых сумерках. И тут его машину обстреляли одновременно с двух чердаков, пробили лобовое стекло, крышу и две покрышки.

Добровольцы дружины охраны порядка, состоящей из местных жителей, сразу же оцепили эти дома. Квартал прочесали на совесть, но ничего, кроме стреляных гильз, не обнаружили. После этого случая всякие шуточки по адресу бдительности Михаила Викторовича Кригина прекратились. Ребята сами и следили за одновременностью выезда машин с аэродрома, и окна на ночь запирали.

А через несколько дней мы убедились, что «пятая колонна» внимательно наблюдает за нами и всячески старается помочь своим хозяевам — франкистам расправиться с летчиками. Альканьис — тишайший городок, расположенный достаточно далеко от линии фронта, а враг вроде бы ни с того ни с сего

принялся бомбить его по ночам. Причем бомбить не беспорядочно, а прицельно. На цель — дом, в котором мы жили, — их стали наводить разноцветными ракетами также агенты «пятой колонны». Они пускали их с разных сторон, а параболы их точнехонько вели к нашей гасиенде, как называли наш дом ребята, припомнив читанные в детстве романы о прериях и ковбоях.

Бомбы ложились поблизости. Нам приходилось вскакивать с постелей и бежать в подвал. Налет продолжался полчаса или несколько больше. Потом наступало затишье. Мы поднимались в комнаты, а через час снова слышалось прерывистое подвывание «юнкерса». Опять с разных сторон к нашему дому тянулись разноцветные ракеты. И так раза два-три за ночь. Противник, что называется, принялся за нас основательно. Будучи не в состоянии расправиться с нами в воздухе, он донимал нас на земле. По утрам мы, усталые от беспокойной ночи, отправлялись на аэродром. Совершали, как правило, по четыре-пять вылетов, вели бои, а затем ехали в Альканьис под бомбежку.

…В один из горячих дней около полудня мы возвратились после третьего боевого вылета. Два из них сопровождались тяжелыми боями. Сбили пару «фиатов», кое-кто нахватал порядочно пробоин.

Маленький Хосе, осмотрев наш «москас», широко и радостно улыбался:

— Спасибо, хефе! Ни одной дырки!

— Пожалуйста, Хосе! Рад стараться! — улыбнулся я и шутливо откозырял своему технику. Мы оба были очень довольны. Посмеиваясь, я взъерошил его черные волосы, а он похлопал меня по спине где-то между лопаткой и поясницей. Я твердо помнил трогательную просьбу своего техника — не привозить пробоин. Хосе остался у машины, чтоб дотошно, как обычно, проверить матчасть, проследить за заправкой и пополнением боекомплекта, а я пошел на КП.

Едва я доложил Е.С.Птухину о результатах последнего вылета, как зазвонил местный телефон. Дежурный из въезда на аэродром сообщил:

— Хефе, камарадо руссо просит разрешения проехать к вам.

— Пропустите…

Хотелось отдохнуть, но раз пожаловал гость — надо принимать.

Вскоре у навеса КП остановилась легковая машина. Из нее вышел невысокий товарищ средних лет в штатском. Я видел его впервые и ждал представления.

— Дивизионный комиссар Усатый, главный политический

советник республиканской армии.

Я отрапортовал, как и положено, о боеготовности самолетов, вылетах и результатах воздушных боев.

— В настоящее время эскадрилья находится в готовности номер два. Машины по звеньям рассредоточены по аэродрому, летный состав — у самолетов, товарищ дивизионный комиссар.

Главный политический советник республиканской армии протянул мне руку.

«Усатый-то Усатый, только вот усов никак не замечаю. Настоящих, запорожских», — подумал я про себя.

Я представил советнику начальника штаба Кригина, инженеров Лопеса, Мануэля.

— Навестил вас, чтобы познакомиться с летчиками вашей эскадрильи, — сказал Усатый.

— Товарищ дивизионный комиссар, при готовности номер два я не смогу собрать летный состав.

Советник вскинул густые брови:

— Знаю. Да и не надо. Собрание я проводить не намерен. Обойдем звенья — вот и познакомимся. Так оно и лучше. Пройдусь на своих двоих, а то либо сижу, либо езжу. А скажите, товарищ Гусев, почему это машины расположены не как обычно, а по кругу?

«Заметил! — подумалось мне. — Сразу заметил. Быстрый глаз».

— Аэродром позволяет рассредоточить самолеты по кругу, что уменьшает потери при бомбежке противником и ускоряет взлет всей эскадрильи.

Усатый двигался быстро и легко. Гражданский костюм сидел на его статной фигуре по-военному, словно влитой. Я шел чуть позади старшего по званию. У машины Ивана Панфилова дивизионный комиссар первым вступил в разговор. Представить его я так и не успел.

Стоял полуденный зной. Сидя в кабине, Иван обмахивался снятым с головы шлемом.

— Помогает? — улыбнувшись, спросил Усатый.

— Трохи-трохи… — ответил наблюдательный Панфилов, безошибочно угадав в подошедшем уроженца Украины. И слово за слово, между дивизионным комиссаром, командиром звена и ведомыми завязалась непринужденная беседа. Комиссар рассказал о положении на фронтах и взаимоотношениях разных партий, входящих в состав правительства. Очень образно, живо передал свой разговор с одним из руководителей анархистской организации здесь на фронте. И закончил с ноткой сожаления в голосе:

— Так смотришь по делам, вроде не плохой парень. И сам хорошо воюет, и подразделение его крепко держится… А в головах — полный кавардак. Муть.

Простота в обращении, знание многих вопросов политической и экономической жизни Испании, умение разобраться в авиационных делах свидетельствовали о большом опыте работы дивизионного комиссара Усатого. Потом, поинтересовавшись нашим житьем, боевой работой, главный политический советник спросил:

— То, что все хорошо, — это не плохо. А что нужно, чтоб стало еще лучше?

— Перво-наперво — зажигательные патроны, — твердо сказал Панфилов. — Мы об этом и раньше говорили нашим старшим товарищам, приезжавшим из штаба ВВС.

— Не дают?

— Вопрос — сколько?! На голодном пайке держат. У противника в боекомплекте — семьдесят пять — восемьдесят процентов патронов с зажигательными пулями. А у нас — двадцать — двадцать пять процентов, — пояснил Панфилов.

Летчики, стоявшие около командира звена, закивали.

— Попробую помочь, товарищи, — и Усатый пошел к следующему звену.

Дивизионный комиссар поговорил с летчиками из трех звеньев, когда над КП взвилась зеленая ракета.

Эскадрилья получила боевое задание. Я думал, что после нашего вылета дивизионный комиссар уедет. Но он дождался возвращения. Доложил Усатому, что задание выполнено. В воздушном бою мы участия не принимали: когда подошли, схватка уже заканчивалась. Сделали всего по одной атаке. Никого не сбили, сами потерь не имеем, пробоин тоже. При патрулировании противника в воздухе не обнаружили. На земле же не утихает ожесточенное сражение.

Затем я сообщил о выполнении задания на КП ВВС, и мы с дивизионным комиссаром поехали в четвертое звено. Здесь, как и в остальных звеньях, летчики сетовали на недостаток зажигательных патронов.

— Слышал о ваших нуждах, — сказал Усатый. — Постараюсь помочь. А какого вы мнения о противнике — об итальянских, немецких летчиках? — обратился дивизионный комиссар к моему заместителю командиру звена Платону Смолякову.

— Немцы — враг серьезный, — ответил Платон. — У них хорошая слетанность, отлично владеют машиной, пилотаж на высоте. Я про «мессершмитты» говорю. Летчики на бомбёрах — упрямые. Но ни те, ни другие никогда не забывают, что под ними

— Испания.

— Как это?

— Не своя страна, чужая земля. И погибать здесь им ни к чему. А воевать и по-настоящему и одновременно с оглядкой — невозможно. В отчаянном положении немцы дерутся отчаянно, а вообще стараются не рисковать. Итальянцы еще меньше идут на риск. Их чаще всего приходится вынуждать на бой, если только они не прикрывают свои бомбардировщики. Тут они вступают в драку волей-неволей.

Около часа пробыл Усатый в звене Смолякова.

Во время беседы с летчиками мне не удавалось представить дивизионного комиссара ребятам. Подойдя, он тут же вступал в разговор. Я не успевал и рта раскрыть.

Собравшись после полетов, пилоты и техники поинтересовались веселым и толковым гостем.

— Кто этот симпатичный дядя? — спросил меня Жора. Я сказал.

— Ого! — не сдержался Скляров. — Тем более симпатичный. Этот, пожалуй, действительно пробьет дело с зажигательными патронами.

— Да, — поддержал Виктора Смоляков, — не похоже, чтоб он словечко на ветер бросил. Ну, а коли все, кому мы плакались в жилетку о зажигательных патронах, поднажмут, то они будут.

Забегая вперед, скажу, что наша настойчивость не пропала даром. Уже в конце октября в боекомплекте истребителей было до 60–75 процентов патронов с зажигательными пулями. Видимо, и дивизионный комиссар посодействовал нам.

…Мы не ослабляли бдительности, зная, что «пятая колонна» усиливает диверсионные действия.

Испанские товарищи из охраны порядка вылавливали ракетчиков по ночам. Но стоило стемнеть, как над Альканьисом снова появлялись бомбардировщики, а в сторону нашего дома с разных сторон опять летели ракеты разных цветов, указывая цель «юнкерсам». Так продолжалось примерно неделю. Испанские товарищи рассчитывали, что с ракетчиками все-таки удастся справиться. В перерывах между вылетами заваливались спать под крылом самолета, но, честно говоря, мы не столько отдыхали, сколько мучились. Чтобы толково воевать, с полной отдачей сил, при таком напряженном летном дне нам необходимо было как следует отоспаться ночью.

Выход из препротивного положения подсказал Михаил Викторович. Километрах в пяти от аэродрома подыскали одиночный дом. Туда и переехали. А в город ежедневно отправлялись машины «с нами». То были товарищи из

обслуживающего персонала. Побыв час-другой в Альканьисе, они на одной машине возвращались обратно на базу. Мы в эту пору уже спали взапуски, а франкисты по-прежнему бомбили наш дом в городе, ракетчики их направляли. А мы уже не искушали судьбу и жили в отдельном домике за городом, хотя и в тесноте, но, действительно, не в обиде.

В это же время произошел и другой случай, который с достоверностью подтвердил, что «пятая колонна» не дремлет.

С «мессерами» мы сталкивались теперь почти каждый день. Немцам понадобилось довольно долгое время, чтобы найти хоть какое-нибудь противоядие нашему тактическому приему с высотными чистильщиками. А пока нам удавалось ловить их на тот же крючок. В одном из боев я подбил Ме-109. Мы с ведомым сопровождали «мессер» до посадки, а потом патрулировали его, пока не увидели, что к машине подбежали солдаты и забрали пилота.

Вернувшись на базу, я приказал группе из охраны аэродрома выехать на тот участок фронта, где мы посадили Ме-109, найти пленного и привезти к нам. Начальник охраны был парнем расторопным. Часа через три он явился с пленным. Летчик оказался командиром эскадрильи «мессершмиттов». Капитаном люфтваффе. Звали его Мюллер. Я доложил о задержанном на КП ВВС и получил приказание командующего генерала Сиснероса держать капитана Мюллера у себя в подразделении и обеспечить охрану, исключающую возможность побега.

Приказу я несколько удивился: к чему такие строгие напоминания? Поговорил с Кригиным, на которого возлагалась персональная ответственность за исполнение приказа командующего. Тот глянул на меня с улыбочкой:

— А про «пятую колонну» забыл?

Снова мне показалось, что Михаил Викторович несколько преувеличивает:

— Как же они узнают, где капитан?

— Это не самое сложное.

— А что же сложнее?

— Украсть. Но они непременно попробуют. Капитан люфтваффе — фигура значительная. Во всяком случае, в Испании.

— Но как они узнают, что капитан у нас? Ворона на хвосте им эти сведения не принесет.

— Ворона не ворона, а ворон принесет. Например, я думаю, что бомбежка Альканьиса прекратилась не потому, что ракетчики перевелись. Дело, по-моему, сложнее. Ваши «заместители» в Альканьисе — отличные, преданные и проверенные ребята. И

никто из обслуживающего персонала не знает толком, куда вы уезжаете вечером, где высаживаетесь по дороге. Но про то, что вы не ночуете в городе, «пятая колонна» узнала. Вот ночные налеты и прекратились. До выяснения…

— Так бывает в кино, — попробовал я отшутиться.

— Поживем — увидим.

«Если дело обстоит действительно так, то понятно, почему штаб ВВС принял столь строгие меры, — подумал я. — Тогда ясно и другое распоряжение, которое показалось мне поначалу необычным. За капитаном должны были приехать именно из штаба ВВС, а до этого предлагалось никому не передавать пленного и никому ничего о нем не говорить…»

Так капитан люфтваффе стал нашим непрошеным и таинственным «гостем». Его пришлось отвезти в наш секретный домик, приставить часовых.

На второй день мы, вернувшись с аэродрома, собирались на отдых. Сделали пять вылетов и порядочно измотались в воздушных боях. После ужина меня отозвал в сторонку Михаил Викторович.

— Идемте к вам в комнату, — сказал начальник штаба. — Новости есть.

Кроме летчиков в столовой находилось несколько солдат из нашей охраны, в том числе бойцы, караулившие злополучного капитана люфтваффе. Мне подумалось, что Кригин просто-таки заболел мнительностью и охвачен очередным приступом шпиономании. Здесь-то, в столовой, — свои люди. Чего же скрываться? Я не заметил, чтобы кто-либо за столом сообщил моему начальнику штаба какие-то секретные сведения, а до этого мы с Кригиным в одной машине ехали с аэродрома.

— Слушаю вас, Михаил Викторович, — громко ответил я на его предложение удалиться в мою комнату.

— Дело личное, — постарался улыбнуться Кригин, совсем без надобности потрогав свою прическу, которая у него всегда в идеальном порядке.

Я собирался удивиться, но приметил тревогу в глазах Кригина. И мы вышли из столовой. У меня в комнате Михаил Викторович, прежде чем начать разговор, выглянул в окно, потом в коридор и, видимо, твердо убедившись, что нас не подслушивают, начал:

— Мюллера собираются выкрасть.

Я почесал затылок.

— Вы поняли, Александр Иванович? — несколько удивленный моей реакцией, переспросил Кригин.

— Только собираются, а мы уже знаем об этом?

— Дело серьезное. Если промахнемся, Мюллера действительно могут выкрасть.

— В серьезности дела я не сомневаюсь, Михаил Викторович, но… Я не привык к этакой оперетте. Говорите все, что знаете, и подробнее.

Кригин вздохнул, присел к столу. Я тоже понял, что двумя словами не обойтись.

— Начальник нашей охраны доложил мне об этом. Днем начальник охраны ездил в Альканьис. Чин у него небольшой, а тут к нему подошел невесть откуда взявшийся майор республиканской армии. Вернее, человек, одетый в форму майора республиканцев. Он пригласил начальника охраны выпить чашку кофе. Тому было неудобно отказаться — честь какая! И в общем-то, ничего уж слишком странного.

— Разве только любовь с первого взгляда майора к нашему начальнику охраны…

— Допустим… — согласился Михаил Викторович. — Но в беседе за чашкой кофе майор очень интересовался пленным капитаном. Майор предложил начальнику охраны большие деньги за то, что тот поможет организовать побег Мюллера.

Действительно, я не ожидал от «пятой колонны» ни такой расторопности, ни такой наглости.

— Что же ответил наш начальник охраны?

— По-моему, — сказал Кригин, — он поступил правильно. Он согласился помочь и попросил сутки на обдумывание, как лучше организовать побег. Сам же, вернувшись из города, сообщил обо всем мне.

Положение создавалось весьма щепетильное. Поднявшись, я прошелся по комнате.

Кригин продолжал:

— Ответа «майор» ждет завтра. Если начальник охраны скажет, что все готово, тут же получит пятьдесят процентов обещанной суммы в качестве задатка.

— Простите, Михаил Викторович, но почему вы считаете, что начальник охраны поступил правильно? И, как я понимаю, вы одобрили его действия.

— Одобрил, Александр Иванович, — Кригин покивал седой головой. — Одобрил и считаю их правильными.

— Но почему? — не сдержался я.

Кригин покосился на дверь, и я понял, что он просит воздержаться от эмоций. Но мне-то совершенно искренне было непонятно: зачем вести эту игру?

— Если мы откажемся от этого варианта, «майор» найдет другие пути. Больше того, мы потеряем его, не сможем

контролировать его действия и действия его подручных. Он же не один. И вероятно, не он главарь.

— И вы предлагаете…

— Разрешить нашему Мигелю согласиться на его предложение. А завтра к тому времени, когда «майор» приедет за Мюллером, подготовить группу преданных и проверенных испанских бойцов и захватить «майора» с подручными на месте преступления.

Я прикинул и так и этак… Прав оказался Михаил Викторович. Действительно, откажись мы от этого варианта, упустим реальную возможность сорвать побег, а главное — потеряем противника. Тогда враг сможет действовать неожиданно и нанести нам коварный удар из-за другого угла.

— Черт бы побрал и этого «майора», и этого капитана! — я махнул рукой и согласился. В конце концов Кригин лучше знает местные условия.

— И еще… — сказал Кригин, — Александр Иванович, не вмешивайтесь в мои распоряжения.

— Это само собой. «Добро» на операцию даю, действуйте по вашему усмотрению. Я ведь из благих намерений могу дров наломать…

На том и разошлись.

Спозаранку начальник охраны отправился в Альканьис. Там Мигель встретился с «майором», договорился с ним о дальнейшем и получил задаток. А вернувшись на базу, сообщил Михаилу Викторовичу, что за капитаном приедут поздним вечером, а также передал Кригину «тридцать сребреников», полученные от «майора».

Кригин приготовился хорошо встретить «гостей». В условленный час в нашем расположении появилась машина с «майором». Кроме шофера в ней находилось еще двое вооруженных предателей в форме бойцов республиканской армии. Мы взяли их без всякого шума, без единого выстрела. «Майор», как и следовало ожидать, оказался липовым. В действительности он являлся одним из руководителей франкистского подполья в Альканьисе, а легально служил в одном из ресторанчиков. Трое других похитителей тоже представляли собой не последние фигуры во франкистском подполье.

В похищении капитана люфтваффе был замешан солдат из охраны. Он-то и сообщил «пятой колонне» о местопребывании Мюллера и показал начальника нашей охраны.

Так наш земляк Михаил Викторович Кригин еще раз показал себя умным и расторопным человеком. Он и начальник охраны

(будем называть его Мигелем) получили от командующего ВВС генерала Сиснероса благодарность и ценные подарки. Мигелю предоставили десятидневный отпуск на родину, а потом оставили при штабе ВВС. Служить у нас ему стало небезопасно. Агенты «пятой колонны» охотились за ним.

Наученные горьким опытом, мы передали представителям штаба ВВС капитана Мюллера, соблюдая предосторожность.

Потом я узнал, почему, собственно, капитан Мюллер жил у нас четверо суток «инкогнито». Оказалось, что его хотели заполучить и анархисты, и троцкисты, и социалисты. Генералу Сиснеросу пришлось довольно долго и хлопотно доказывать военному министру, что капитан Мюллер и сведения, которые он может сообщить, необходимы прежде всего штабу военно-воздушных сил. Вероятно, попади Мюллер в другое ведомство, его показания могли и не попасть в штаб ВВС.

В дальнейшем мне стало известно, что Мюллера обменяли, подобно другим пленным. Самолет Ме-109 испанское командование подарило нашим ВВС.

…Сарагосская операция продолжалась. Каждый день, вылетая на задание, мы ждали от немцев ответ на наш тактический ход с применением в воздушном бою высотных чистильщиков. И дождались. Немцы пороха не выдумали. Просто против наших высотных чистильщиков они выпустили своих. Началась борьба за высоту, которая не прекращалась в авиации до конца национально-революционной войны. Если в 1936 году схватки проходили на высотах порядка 1500-3000-3500 метров, то в последующем эти рубежи поднялись до 4000–5000 и 6000 метров. Выше забираться было уже нельзя. У летчиков наступало кислородное голодание, и вести продолжительный воздушный бой на подобной высоте было невозможно. Потребовались бы истребители с кислородным оборудованием для пилота, а их еще не имела ни та ни другая сторона. Вскоре боевые действия под Сарагосой стали малоактивными. Напряженность ослабевала. Продвинуться значительно вперед или захватить оперативно важные пункты не удалось ни республиканцам, ни франкистам. Обе стороны понесли заметные потери в живой силе, технике и, конечно, в авиации. Потом на фронте наступило полное затишье.

Едва мы завершили операцию по охране и передаче пленного капитана Мюллера, как меня вызвали в штаб командующего ВВС республиканской армии генерала Сиснероса. Туда нас, представителей эскадрилий, приглашали не так уж часто. Во всяком случае, подобное посещение следовало рассматривать не как приглашение на чашку чая. Поэтому можно было предположить, что штабом разработана какая-то новая операция,

в которой мы примем самое непосредственное участие.

Я выехал в Каспе. В штабе, когда я приехал туда, уже находились командир истребительной группы Иван Еременко, командир эскадрильи И-15 Анатолий Серов, командир испанской эскадрильи И-15 Чиндосвиндо, командиры эскадрилий И-16 Борис Смирнов, Иван Девотченко, Мануэль Сараус, Григорий Плещенко.

Нас пригласили в кабинет командующего. Генерал Сиснерос принял летчиков дружески, тепло. Предоставил слово своему старшему советнику Евгению Саввичу Птухину. Он четко изложил план операции. Она выглядела необычно и по новизне, и по смелости тактического замысла. Речь шла о штурмовке аэродрома противника, расположенного в районе Гарапенильос, исключительно силами истребительной авиации!

Обычно же подобные задачи выполняют бомбардировщики. Они обладают необходимой мощностью удара.

По сведениям, полученным от итальянского капитана, которого мы подбили, перехватив звено «фиатов», стало известно, что на аэродроме Гарапенильос, расположенном километрах в тридцати юго-западнее Сарагосы, базируются главным образом истребители. Аэродром тщательно охраняется, прикрывается сильным и многослойным огнем зенитной артиллерии. В воздухе патрулируют истребители.

Мы знали, что наше командование несколько раз пыталось уничтожить Гарапенильос. Но бомбардировщики не могли прорваться к аэродрому. Даже разведчикам было трудно проникнуть в этот район.

И вот теперь предлагалось принципиально новое решение операции. В ней должны участвовать группа Серова (две эскадрильи И-15 — Серова и Чиндосвиндо) и пять эскадрилий И-16 — Девотченко, Смирнова, Плещенко, Сарауса и наша.

На группу Серова возлагалась основная задача — уничтожение пулеметным огнем самолетов на земле, бензозаправщиков, подавление зенитных средств, прикрывающих аэродром.

Если воздушного боя с истребителями противника не будет, то после Серова аэродром штурмуют эскадрильи И-16. Командование всей группой возлагалось на Еременко, командира истребительной авиации. Он шел с эскадрильей Девотченко, которая непосредственно прикрывала группу Серова при подходе к Гарапенильосу. Место командира группы — в зависимости от сложившейся обстановки. Эскадрилья Смирнова, находясь на значительной высоте, прикрывает Серова и Девотченко с северо-запада в случае, если на помощь к Гарапенильосу пойдут

истребители противника, поднятые с других аэродромов. Наша эскадрилья прикрывает Серова и остальных с юго-запада и запада. Эскадрильи Плещенко и Сарауса, находясь над Гарапенильосом, — резерв группы в воздухе — помогают тем, кто в этом будет нуждаться, и прикрывают посадку наших истребителей на свои аэродромы после штурмовки.

Так выглядел план операции в общих чертах.

У нас возникло много вопросов. Прежде всего нас интересовало, уточнен ли подробный распорядок работы аэродрома.

— Да, — ответил Евгений Саввич. И рассказал о распорядке дня франкистских летчиков. Ознакомил со схемой расположения машин на аэродроме и технических средств обслуживания, а также со схемой расположения зенитных батарей, прикрывающих аэродром.

Самолеты противника, как обозначено на схеме, стояли на аэродроме крыло к крылу, словно в мирное время. Впрочем, по-другому такое количество машин — свыше восьмидесяти — и нельзя было разместить. Они мешали бы друг другу в боевой работе. Ну, а для успешной, результативной штурмовки аэродрома лучшего не придумаешь. Слишком были уверены итальянцы в непреодолимости своей многослойной зенитной обороны, в прикрытии аэродрома патрулированием с воздуха.

Генерал Сиснерос, Евгений Саввич и Анатолий Серов долго и детально уточняли порядок заходов, атаки целей, уход. Мы еще раз имели возможность убедиться, что операция продумана в штабе очень тщательно.

Пожелав нам удачи, генерал Сиснерос и Е. С. Птухин разрешили нам уехать на свои аэродромы. Надо было торопиться. Ведь операция намечалась на тот же день, вернее, на вечер. Вылеты намечены с таким расчетом, чтобы оказаться над Гарапенильосом за час до наступления темноты, когда все машины врага будут на земле. Быстрота и скрытность подготовки тоже давали нам известный шанс на успех.

Приехав на аэродром, собираю весь летный состав. Разъясняю поставленную перед нами задачу. Чувствую, что ребята загорелись. Еще бы! Гарапенильос был у нас под боком.

Каждый раз, поднимаясь в воздух, мы внимательно следили прежде всего за северо-западным сектором воздушного пространства. Именно оттуда быстрее и вероятнее всего мог показаться враг. Объяснив задачу, я ответил на вопросы. Конечно, летчиков интересовало, будут ли они лично принимать участие в штурмовке, и несколько опечалились тем, что эскадрилье отведена роль прикрытия. Однако сам замысел был настолько

неожидан и смел, что каждому хотелось принять участие в его осуществлении.

Занимаем места в самолетах. Ожидаем сигнала на взлет.

Вдруг слышу — артиллерийская стрельба…

Только этого не хватало! Да и откуда стреляют?

С недоумением смотрю на Михаила Викторовича Кригина, который дежурит на КП у телефонов:

— В чем дело? Где стреляют? Кригин показывает в небо.

Пристально осматриваюсь. Никаких самолетов. Пожимаю плечами и снова кричу начальнику штаба:

— Где стреляют?

Он смеется и показывает на небо. Только теперь догадываюсь: это же гром! Идет на нас обычнейшая гроза. Крепко же мы отвыкли от естественных явлений природы. С интересом гляжу на темно-синюю тучу, которая быстро движется к аэродрому с северо-востока. Постепенно она закрывает все небо. Причудливые высоченные облака клубятся, фантастически быстро меняют формы. Склоняющееся к западу солнце освещает и уходящие в зенит верхушки туч, рыжим светом пожара подсвечивает днища, которые кажутся иссиня-багровыми.

Из жуткой небесной коловерти падают первые тяжелые капли. Они, будто шрапнель, поднимают с земли облачка пыли. Впечатление настолько обманчиво, что взгляд инстинктивно ищет привычное облачко разрыва. С трудом осознаешь — ведь это же дождь, всего-навсего дождь.

На аэродром обрушивается ливень. Именно обрушивается. За плотной, как брезент, завесой воды ничего не видно. Впереди с трудом различаю винт своего «ишачка». Выскакиваю из кабины, забираюсь под плоскость самолета. Тут тоже нет спасения, но все же легче.

Ругаем грозу, дождь, все и всяческие атмосферные явления.

Яснее ясного — вылета не будет. Прорываюсь сквозь стену дождя к навесу КП. Все-таки более удобное местечко. Но еще продолжаю ждать звонка и команду на взлет, хотя прекрасно понимаю, что звонок будет, но принесет он команду «Отбой».

Так и случилось. Штурмовку отложили на раннее утро.

Нахохлившиеся, мокрые и молчаливые, отправляемся ужинать и отдыхать. Верим поговорке: утро вечера мудренее. Будем надеяться. Выйдя из-за стола, не могу вспомнить, что подавали на ужин. Одна мысль — скорее спать, быстрее заснуть, скорее наступило бы это завтра, раннее, до первого света. Продрогшие от ливня, мы забрались с головами под одеяла.

Проснулись очень рано. На аэродром приехали еще затемно. Небо было чистым и звездным. Стояла тишина. Дул легкий

ветерок. Он хорошо подсушил землю. Около темных силуэтов машин мерцали лампы-переноски. Механики в последний раз перед вылетом осматривали материальную часть. Инженер Лопес, оружейники и командиры звеньев докладывают о полной готовности. Я в свою очередь звоню на КП ВВС и докладываю Е. С. Птухину о том, что эскадрилья готова к выполнению задания командования.

— Быть в готовности номер один! — приказывает Е. С. Птухин.

Занимаем места в кабинах. Кригин дежурит у телефонов.

Погода — как по заказу. Утро прозрачно и свежо. В стороне востока звезды начинают мерцать сильнее, четче обозначилась линия горизонта. Светает. Из кабины своего самолета яснее вижу навес КП, стол с телефонами, фигуру Михаила Викторовича.

В мыслях я уже вместе с ребятами над аэродромом Гарапенильос. Других дум нет. Вижу — Кригин протягивает руку к аппарату, берет трубку. Помимо воли пальцы тянутся к зажиганию. Одновременно со щелчком выстрела из ракетницы запускаю мотор. Ракеты еще шипя взбирались вверх, когда заработал двигатель. Его рев подхватывают другие машины: Полоски трассирующих пуль прочерчивают утренние сумерки — мы проверяем пулеметы.

Вот вверх поднимаются две зеленые ракеты. Взлетаем, собираемся и с набором высоты направляемся к месту встречи всей группы. На подходе вижу, как с двух сторон идут сюда же две эскадрильи И-16. Отсюда, с высоты, восток уже выглядит алым, а земля еще в тени. Ниже нас доворачивает на курс группа Серова. На Гарапенильос идем кратчайшим путем. Группа принимает боевой порядок. Хорошо держатся ребята в строю. Мне это видно отлично. Ведь мы идем выше всех.

Проходим линию фронта. Пожалуй, впервые видим ее спокойной. Очень рано. Бой начнется позднее, когда рассветет. Эскадрилья Анатолия Серова идет на снижение. За ней — Ивана Девотченко, ведомая командиром группы истребителей Иваном Еременко. В первых лучах солнца, в неверном стелющемся свете плохо различаю машины группы Серова. Они как бы сливаются с местностью, порой просто исчезая из вида. Ориентируюсь по самолетам эскадрильи прикрытия.

Впрочем, особо следить за действиями эскадрильи Серова некогда. Все внимание — воздушному пространству. Неторопливо и тщательно осматриваю небо. Истребителей противника, поднятых с других аэродромов, не видно. Что ж, так и должно быть, если враг ничего не знает о готовящемся ударе, если с франкистской передовой не сообщили об армаде, идущей в

сторону Гарапенильоса.

Аэродром уже виден. Он — впереди. На летном поле разместились самолеты. Действительно, прекрасно поработала разведка. Машины стоят крыло к крылу, освещенные зарей. Там, на поле, все спокойно. Враг не ждет нас. Ни одного выстрела зениток. Даже странновато. Особенно тщательно слежу за юго-западным сектором воздушного пространства. Но истребителей противника нет как нет.

Что ж, отлично! Расчет командования ВВС на внезапность полностью оправдался. Мы уже почти над самым аэродромом. Вряд ли теперь противник успеет предпринять что-либо для отражения нашей атаки. Дело за ребятами Анатолия Серова.

Они уже перестроились пеленгом. С небольшой высоты устремляются в атаку. Трудно оторвать взгляд от земли. На фюзеляжах «фиатов» будто заиграли солнечные зайчики. Но это не блики света. Это следы трассирующих и зажигательных пуль. Машины неприятеля вспыхивают, горят, разлетаются, разваливаются, словно игрушечные. Языки пламени, снопы дыма поднимаются над Гарапенильосом.

На аэродроме разлилось огненное море. В нем вздымаются валы новых взрывов. Рвутся бомбы, подвешенные под крыльями бомбардировщиков. Те самые бомбы, которые должны были обрушиться на мирные испанские города и села, на позиции республиканцев.

Отрываю взгляд от земли и до боли в глазах рассматриваю окружающее воздушное пространство. Чисто. Лишь легкая дымка подергивает горизонт. Вражеских истребителей нет.

А внизу все поле аэродрома — сплошной дым и огонь. Такое впечатление, что ни один самолет не остался цел. И над этим огнедышащим вулканом, то скрываясь в дыму, то выныривая из него, носятся юркие «чатос», атакуя цели.

Вот это штурмовка!

Знакомясь в штабе с планом атаки Гарапенильоса, я — и не только я — многое прикидывал в уме. Удастся ли нам выполнить план? Этот вопрос волновал всех нас, летчиков. Ведь такой операции никогда мы еще не проводили. А простота, ясность замысла казались, с одной стороны, подкупающими, а с другой — слишком дерзкими.

По-прежнему внимательно слежу за воздухом. Гарапенильос — крупная база франкистской авиации — превращен фактически в щепки. На помощь противнику не спешат истребители, расположенные на других аэродромах. Лишь в той стороне, где находится эскадрилья Смирнова, замечаю разрывы снарядов зенитной артиллерии. Но по тому, как располагаются похожие на

снежки дымки разрывов, нетрудно понять: огонь ведется не прицельный, беспорядочный. Скорее всего, для отвода глаз начальству: мол, мы не спали. Однако подобная стрельба вреда никому из наших принести не может.

У земли поднимается ветерок. Клубы дыма стелются в сторону, еще не охваченную пожаром. И прекрасно! Ветерок — тоже помощь! При таком пожаре никакие пожарники не помогут, пока огонь сам не пожрет все, способное гореть.

Часть машин Серова ходит по кругу над местом, где всего несколько минут назад был аэродром Гарапенильос. Видимо, кончились боеприпасы — нечем атаковать. Потом один из истребителей выходит в сторону линии фронта, подает сигнал «Сбор». Это Серов. Товарищи идут за ним. Следуем за эскадрильей Анатолия и мы. На свой аэродром возвращаемся по другому маршруту. Достигаем линии фронта, района, где нас могли ждать истребители противника. Их здесь не оказалось. В воздухе по-прежнему спокойно. Встречаем самолеты Сарауса. Все-таки командование подняло эскадрилью в воздух. Ведь никто не мог поручиться, что при возвращении с такого рискованного задания в трех эскадрильях будут полные боекомплекты.

По сигналу Серова расходимся на свои аэродромы. За каждой эскадрильей следует звено испанцев Сарауса. Они прикрывают нас при посадке. Вдруг франкистам вздумается накрыть нас в это время. Осторожность необходима.

После посадки около КП шумный клуб пилотов. Каждому не терпится поделиться своими впечатлениями о работе летчиков Серова. Много добрых слов было сказано в их адрес. Они действовали быстро, дерзко, смело, спокойно и красиво. Результаты, по нашим наблюдениям, отличные.

Победа! Великолепно задуманная и проведенная операция!

Летчики долго не могли успокоиться. Ходили именинниками.

Наш начальник снабжения вдруг исчез. Видели, как он сел в машину и укатил в город. А вернулся с шампанским, фруктами, целым бараном. Приглашал нас отметить победу. Но его пыл пришлось временно охладить. День еще только начинался. Возможно, нам предстояла большая нагрузка. Ждали ответного удара франкистов. Не мог же противник смолчать, не ответить.

После доклада на КП ВВС передал летчикам благодарность командующего.

Эскадрилья получила приказ находиться в готовности № 2. Ждем, что предпримет противник в ответ на штурмовку.

Вскоре со стороны фронта потянулась на нас стена из дыма, пепла и пыли. Запахло гарью, посыпалась копоть. Это было, так сказать, вещественное, осязаемое доказательство блестяще

проведенной операции. Долго мы наблюдали, как стена дыма медленно двигалась по течению реки Эбро в сторону моря.

Позвонил Анатолий Серов. Он сердечно благодарил нас за прикрытие.

— Спокойно работалось, — посмеиваясь, говорил он. — Куда ни посмотришь, кругом свои «ишачки».

— И мы чувствовали себя на высоте! — в тон ему ответил я. — Твои ребята так расчихвостили Гарапенильос, что любо-дорого. Отлично потрудились.

— Спасибо на добром слове! От всех нас спасибо!

Что ж, Анатолий мог без лишней скромности гордиться своими парнями. Ведь это результат его воспитания, его кропотливой командирской работы.

Потом мы звонили Девотченко и Смирнову, Плещенко, Сараусу. Поздравили их летчиков. Нам звонили из других эскадрилий. Тоже поздравляли, завидовали по-хорошему, что нам выпала такая честь, сожалели, что им не пришлось принять участие в этой штурмовке.

По данным разведки и показаниям пленных, на аэродроме Гарапенильос за один налет было уничтожено около пятидесяти самолетов. Остальные требовали серьезного ремонта. Пленные рассказали и о впечатлении, которое произвел на неприятеля неожиданный и стремительный удар.

Наше появление над аэродромом оказалось настолько внезапным, что в первые секунды никто не хотел верить будто это самолеты республиканцев. Неверие сменилось удивлением, растерянностью, растерянность — паникой. Еще бы! Ведь у них на глазах загорались, рвались машины, бензозаправщики, бомбы. Аэродром охватило море огня буквально в несколько минут. Никто и не думал о тушении пожара. Каждый думал о своем спасении.

Смерч пламени бушевал на аэродроме целый день. Франкисты прилагали лихорадочные усилия, чтобы спасти хоть малую толику аэродромного оборудования, запасы горючего. Но мало преуспели.

Только к вечеру пожар стал утихать: гореть уже было нечему.

Расследованием происшедшего занималось не только командование мятежников. По личному приказу Муссолини из Италии явилась специальная комиссия. Ведь в Гараненильосе дислоцировались итальянские части. Что ж, «виновных», конечно, нашли. Многих офицеров аэродромной службы, а также зенитчиков сняли с занимаемых должностей, отдали под суд военного трибунала. Группу нижних чинов и солдат из дежурных подразделений зенитчиков расстреляли перед строем, для

устрашения других. Надо же было мятежникам и итальянским интервентам на ком-то выместить свою злость.

Что и говорить, материальный ущерб, нанесенный противнику, был огромен. Самолеты, базировавшиеся на аэродроме, только недавно прибыли из Италии. На них рассчитывали как на ударную силу в предстоящих наступательных операциях против республиканцев. И вот новейшая техника буквально за несколько минут превратилась в груду металлолома, а сотни тонн горючего — в дым.

Трудовая Испания с радостью и гордостью восприняла весть об успешных действиях своих военно-воздушных сил. Победа вдохнула новую энергию в бойцов и командиров республиканских войск, показала крепнущую силу армии.

И не только это было главным в смелой, победоносной операции. Тактика использования истребителей для уничтожения самолетов противника на его аэродромах приобрела права гражданства, получила путевку в жизнь. До описанного случая твердо считалось, что истребители не годятся для боевой работы в качестве штурмовиков. В последующее время республиканцы использовали этот опыт. Наша Советская Армия в годы Великой Отечественной войны довольно широко применяла практику штурмовки истребителями аэродромов, прикрытых сильным огнем зенитной артиллерии и истребителями.

Испанское командование обратилось к Советскому правительству с просьбой отметить подвиги Анатолия Серова самой высокой наградой. Со своей стороны оно передало доблестному советскому летчику, командиру героической эскадрильи сердечную благодарность революционного народа Испании. За успешное проведение Гарапенильосской операции и предыдущую боевую работу — организацию перехвата ночных бомбардировщиков противника и лично сбитый ночью самолет врага — Указом Президиума Верховного Совета СССР Анатолию Серову было присвоено звание Героя Советского Союза.

С радостью мы встретили Указ Президиума Верховного. Совета СССР. Мы гордились нашим товарищем. Поздравляли его горячо, от всей души.

Быстро летели по-испански жаркие дни. Фронтовая обстановка сложилась так, что нам снова пришлось перебазироваться в Ла-Сенью. Получили задачу, которую выполняли здесь раньше: прикрыть города, порты, заводы, фабрики.

В первых числах ноября наконец-то дождались вестей с Родины. Получили письма от родных и знакомых. Это был настоящий праздник. За несколько месяцев мы привыкли к тому,

что не скоро увидим жен, детей, отцов, матерей, близких. Очень стосковались по ним. Жадно читали и перечитывали письма вслух — секретов друг от друга не имели. Читая весточки из родных краев, мы узнали о личной жизни друг друга гораздо больше, чем за все время нашего пребывания за Пиренеями.

Запомнилось письмо Ивану Соколову. Жена писала ему кратко: «…Сын растет, уже произносит слова «папа», «мама». И уже кусается — выросли зубы».

Глаза Ивана повлажнели, когда он читал эти строки. Виктор Скляров сказал Соколову:

— Верю, что твой сын, зубастик, пошел в батьку. Сожалею, что он еще не знает, как его батька насмерть кусает фашистских летчиков.

От Советского правительства и Наркома К.Е.Ворошилова к празднику 20-й годовщины Октябрьской революции получили посылки. Все, что надо фронтовому человеку. Рядом с бутылками «Шампанского» аккуратно были упакованы шпроты, шоколад, папиросы. Нас глубоко тронуло такое внимание и забота.

Праздник мы отмечали вместе со всем обслуживающим персоналом эскадрильи. Содержимое посылок сдали в общий котел.

Собрались за столом, точно одна семья. Вечер получился теплым, дружеским. Помянули погибших боевых друзей. Подняли здравицу в честь светлого праздника всех трудящихся на земле — победы Великой Октябрьской социалистической революции. Выпили за наш успех при штурмовке Гарапенильоса. Пожелали друг другу здоровья, многих лет жизни, новых удач в борьбе с врагом.

После ужина как-то сам собой начался концерт художественной самодеятельности. В руках Жоры Шубина и Жени Соборнова появились гитары. Играли и пели они не хуже, чем воевали. Исполнили песни «Любимый город», «Катюшу» и «Полюшко-поле». Душевно Жора пел украинскую «Реве та стогне Дніпр широкий», а вслед за ним Соборнов — «Вдоль по питерской». Очень славно получилось. Испанская молодежь показала свои национальные танцы, исполнила любимые песни.

После ноябрьского праздника из Советского Союза прибыли две группы летчиков. Одна — это наши летчики-добровольцы, прибывшие на пополнение. В нашу эскадрилью пришли пять летчиков: Василий Лисин, Александр Семенов, Сергей Плясов, Владимир Сухорябов и Федор Сухоруков. Тепло приняли мы их в свою семью.

Вторая группа — это летчики-испанцы, окончившие советские летные школы. Часть из них пошла на пополнение в старые

эскадрильи, а остальные — на формирование новых испанских эскадрилий.

В первых числах ноября приказом командующего ВВС республики генерала Сиснероса в целях улучшения управления, мобильности и удобства ведения воздушного боя в истребительной авиации были созданы две истребительные группы: И-15 и И-16.

Командиром группы И-15 был назначен Анатолий Серов. А когда он выехал на Родину, его эскадрильи принял Евгений Степанов.

Командиром группы И-16 назначили меня. Эскадрилью свою я передал Платону Смолякову. Его заместителем стал Иван Панфилов, а звено Смолякова принял Виктор Скляров. Остальные эскадрильи И-16 по-прежнему возглавляли Иван Девотченко, Фернандо Клаудин, Мигель Сараус, Григорий Плещенко, Борис Смирнов.

Объем работы у меня увеличился. Навестил все эскадрильи своей группы. Раньше я уже встречался с руководящим составом эскадрилий. Ведь совместно с ними участвовал в боях. Мы прикрывали друг друга при штурмовке, в трудные минуты появлялись рядом. Но со многими летчиками-испанцами мы виделись лишь сквозь козырьки кабин. И надо было потолковать с ними, изучить каждого из них.

Я восхищался выносливостью, энергией и веселостью испанцев. Нас приглашали в Испанию на шесть-восемь месяцев, в редких случаях на год, а испанские товарищи воевали с первых дней мятежа. Их мастерство истребителей ковалось в суровом горниле войны.

Вспоминая то время, я с особым чувством думаю о Фернандо Клаудине и Мигеле Сараусе. Подобно тысячам других испанцев, они до конца остались верными делу борьбы своего народа за свободу и независимость.

Не ошибусь, если скажу: трудно себе представить более разных людей, чем Фернандо и Мигель. Впрочем, пожалуй, я не прав. Можно, если обратиться к образу бессмертного Сервантеса. По внешности Фернандо и Мигель вполне могли бы сойти за Дон-Кихота и Санчо Пансу. Высокий, худощавый Фернандо, всегда несколько то ли сосредоточенный, то ли застенчивый, был полной противоположностью быстрому, юркому Мигелю Сараусу. Мигель не мог долго усидеть на месте. Руки его всегда оказывались при деле, и он вечно напевал, насвистывал. Невысокого роста Сараус выглядел сорванцом-мальчишкой. Но только до того момента, когда он садился в кабину самолета. Здесь Мигель, как и Фернандо, был предельно собран и

внимателен.

Дисциплину в обеих эскадрильях поддерживали на высоте. Бойцы старались походить на своих старших товарищей, действовать на земле и в небе так, как Фернандо и Мигель.

Меня беспокоило то, что молодые летчики, прибывшие к нам, еще не обстреляны.

Формируемую испанскую эскадрилью возглавил Марсиано Диас. Его заместителем и командирами звеньев были назначены отличные летчики. Они имели опыт ведения боевой работы, воздушных боев. Они уже провели по 60-100 воздушных боев, имели на личном счету по нескольку сбитых самолетов врага. По возрасту они были на два-три года старше прибывших молодых летчиков. Но это были годы войны, жестоких кровопролитных воздушных боев. Каждый месяц боев в воздухе равен по приобретению опыта нескольким месяцам полетов в мирных условиях. Поэтому можно было быть спокойным за подготовку к боевой работе, к воздушным боям летчиков, которые прибыли к нам из авиашкол.

Воздушные бои под Теруэлем это практически подтвердили. Молодые летчики-испанцы — питомцы советских авиационных училищ — воевали отлично.

Помнится такой эпизод. Во второй половине ноября наша эскадрилья заступала на очередное дежурство. Летчики прибыли на КП аэродрома. Уточнили график дежурства и полетов. Инженер эскадрильи Лопес доложил о готовности материальной части. Начальник штаба Кригин доложил о готовности связи. Все шло как и положено. Получив указания о порядке дежурства звеньями, пилоты уже хотели разойтись по самолетам. Вдруг совершенно неожиданно со стороны моря, где-то южнее Валенсии, недалеко от нас, раздались сильные взрывы. На аэродроме все на мгновение замерли. Подумали, что КП ВВС на этот раз, наверное, не получил данных о бомбардировщиках противника. Иначе, как бы удалось им прорваться к городу? Но, прислушавшись к характеру разрывов, пришли к другому выводу. Взрывы следовали через равные промежутки времени. А это совсем не походило на бомбежку.

Начальник штаба эскадрильи моментально связался с КП ВВС. Оттуда сообщили, что корабли франкистов обстреливают побережье. Мы понимали, что оказать действенную помощь не можем. Большого урона бронированным вражеским кораблям обстрелом с И-16 не нанесешь. Схватка с ними была бы равносильна схватке стрелка с танком, когда в руках у бойца лишь пистолет.

Сердце ныло. На КП — тягостное молчание. Наши товарищи-

испанцы с надеждой и тревогой глядели на нас. Что делать? Сидеть сложа руки? Долго и пространно объяснять им, что истребители не в состоянии нанести существенного урона кораблям франкистов? Испанцы и сами понимали это. Ощетинившись огнем, корабли во время нашей атаки могли сбить не один самолет. В этом случае вся мера ответственности пришлась бы на плечи командира, отдавшего приказ на вылет. Я не был уверен, что командование даст «добро».

Судя по силе разрывов, к берегам Испании подошли линейный корабль, эскадренные миноносцы, обладающие мощным, опасным для нас малокалиберным зенитным вооружением.

Я понимал беспокойство испанцев — там, где сейчас рвались снаряды, жили их жены и дети, родители, братья и сестры, дорогие им люди, чью жизнь и свободу они пришли защищать. Как они могли не тревожиться за их судьбу! Не предпринять ни малейшей попытки отогнать вражеские суда, заставить замолчать их орудия?..

Посмотрел я на Панфилова, Смолякова, Кригина, Лопеса и прочел в их глазах то, что чувствовал сердцем сам.

Отдаю приказ на вылет всей эскадрильи. Надо было видеть, как обрадовались этому все стоявшие у КП. Механики-испанцы бросились к своим самолетам, а летчики за ними, проявив при этом завидные спринтерские способности. Не прошло и пяти минут, как эскадрилья оказалась готовой к вылету. Заработали моторы.

Я находился уже в кабине, когда около машины появился начальник штаба Кригин. Он запыхался и выглядел очень взволнованным:

— Александр Иванович… Александр Иванович!

— Знаю, о чем хочешь спросить, Михаил Викторович.

— Так как же?

— Доложишь на КП ВВС о вылете эскадрильи, когда мы будем в воздухе. Понятно?

Кригин закричал:

— Ясно, ясно, товарищ командир.

Что и говорить, конечно, не я один понимал, что сделать мы можем очень немногое. Но иначе поступить не позволяла совесть. Сбить с врага спесь безнаказанности, деморализовать орудийные расчеты на палубах, сорвать хоть малую часть планов врага. Допустим, мы не вылетели бы. Как после этого мы смогли бы спокойно смотреть в глаза нашим боевым друзьям — испанцам?

Взлетев, мы пошли в сторону южной окраины Валенсии, набирая высоту по маршруту. К берегу с белым кружевом прибоя

подошли, держась на высоте 1500 метров. И сразу увидели на изумрудной глади моря корабли противника. Они находились примерно в пяти милях от Валенсии и вели обстрел пригородов. Впереди шел крейсер, а за ним в кильватере два эсминца. На море небольшая волна, и корабли будто легкими облаками обволакивались брызгами воды и пороховым дымом.

Видимо, услышав шум моторов, но не видя, какие самолеты идут на них, корабли прекратили обстрел. Это уже было кое-что!

Подал команду приготовиться к атаке. Теперь важно стало другое. Нужно было зайти на крейсер с таким расчетом, чтобы его корпус прикрывал нас от зениток эсминцев. Раз уж корабли шли в кильватере, то следовало воспользоваться этим и предельно уменьшить количество стволов, которые могли бить по нашим машинам.

Тем временем четверка — Соборнов, Шубин, Ильин и Конев, отделившись от группы, начала заходить на эсминцы. Такой атакой они в свою очередь принимали огонь на себя, отвлекали врага, прикрывая основные силы эскадрильи, шедшие на крейсер. Их решение было вполне оправданным и разумным.

Мы направились на корабли, как на обычные наземные цели, прикрытые плотным зенитным огнем. Атаковали, применяя противозенитный маневр не только при обстреле корабля, но и на выходе из атаки, меняя курс, высоту, лишая зенитчиков противника возможности получить правильные исходные данные для прицельной стрельбы. Чтобы рассредоточить огонь по самолетам, выходящим из атаки, мы взаимно прикрывали друг друга. В то время когда одна четверка истребителей выходила из атаки, другая уже обстреливала судно, принимая на себя огонь зениток.

Едва мы легли на боевой курс, как крейсер окутался пороховым дымом, ощетинился огнем. Особенно неистовствовали малокалиберная зенитная артиллерия и пулеметы. Навстречу истребителям полетели буквально снопы трассирующих пуль и снарядов. Казалось, мы двигались к цели в каком-то огненном коридоре, который становился все уже и уже по мере нашего подхода к цели. Уму непостижимо, каким образом нам удавалось проскакивать этот смертоносный заслон и в свою очередь, сжав зубы, давить на гашетки скорострельных пулеметов. Мы открывали стрельбу с высоты метров семисот, вели ее короткими очередями, снижаясь до ста метров. Иногда казалось, что видим лица зенитчиков и пулеметчиков противника. На большой скорости низом веером расходились в стороны.

Активно и умело действовала также четверка Соборнова: она промчалась вдоль кильватерного строя эсминцев, поочередно

обстреляв корабли.

Была какая-то отчаянная смелость в наших молниеносных действиях. Враг, хотя и сопротивлялся, но был ошеломлен.

Затем мы действительно, подобно стае мошек, ринулись на крейсер противника с разных направлений. И снова зенитчики франкистов оказались в растерянности, не зная, очевидно, кого из нас предпочесть.

Особенно тяжело приходилось звену Соборнова, которое атаковало эсминцы: оно принимало на себя всю мощь их зенитных средств. Но в то же время четверка прекрасно выполняла свою задачу: нас зенитки и пулеметы эскадренных миноносцев не беспокоили.

Каждый раз, выйдя из очередной атаки, я с тревогой следил за самолетами товарищей. Все ли целы? Ведь падение в море грозило больше чем гибелью — пленом. И мы ничем не смогли бы помочь своему боевому другу. Кроме того, я понимал, что, приняв решение на атаку кораблей без ведома командования, я взял на себя и всю полноту ответственности за операцию. Правда, будучи командиром группы И-16, я имел право в ряде случаев принимать самостоятельные решения. Однако, по совести-то, я знал, что имел время и возможность доложить на КП ВВС о цели вылета.

В схватке с кораблями мы были словно заговоренными от снарядов и пуль. Или дерзкий наш наскок оказался столь неожиданным для противника, столь нелепым с точки зрения тогдашних представлений о действиях истребителей, что франкисты приняли нас за сумасшедших. Так или иначе, однако корабли сделали разворот «все вдруг» и начали уходить мористее.

Мы продолжали атаки, пока не израсходовали весь боекомплект.

«Добились мы своего! — думал я. — Не все же на крейсере заковано в броню. Какой-никакой, а урон ему нанесли. Да и главное не в этом. Главное — корабли противника прекратили обстрел побережья. Мы пресекли убийство врагом десятков, а может быть, и сотен мирных жителей, предотвратили разрушение их жилищ, повреждение оборонных предприятий. Ведь франкисты сознательно вели огонь по пригородам! Все-таки мы поступили правильно, что вылетели…»

Мысленно я уже начинал словно оправдываться перед командованием за поспешность самостоятельного решения. А тем временем, не потеряв ни одного самолета, мы в четком строю возвращались на свой аэродром. Испанские товарищи устроили нам торжественную встречу. На земле мы возбужденно обсуждали подробности столь необычного вылета эскадрильи Смолякова,

состоящей из двенадцати самолетов. Я был тринадцатым. Благополучное выполнение задачи и возвращение подняло у нас настроение. Если же говорить о самом числе «тринадцать», то оно вызвало поток нескончаемых шуток по поводу счастливой чертовой дюжины.

Доложив дежурному на КП ВВС о результатах вылета (Евгения Саввича на месте не оказалось), мы поехали завтракать, решив, что если разноса за самовольные действия не миновать, то услышать его на сытый желудок куда легче.

Возбуждение еще не остыло, когда мы приехали в Ла-Сенью. И хотя есть хотелось зверски — энергии этот налет потребовал немалой, — летчики продолжали за столами вслух вспоминать то один, то другой эпизод схватки с кораблями.

Если бы не предвидение возможного нагоняя от Птухина, я, наверное, радовался и веселился бы не менее других, но неопределенность в оценке моего решения на вылет несколько понижала мое настроение. Я смотрел на парней — да что там! — мужчин, которые вели себя, как первоклашки на перемене, и думал, что им сейчас хоть палец покажи — зальются смехом. Пожалуй, лишь посторонний мог не понять, почему дурачатся эти взрослые люди. Ведь они только что смотрели в глаза смерти, собрав в кулак волю, неслись навстречу пулеметному и артиллерийскому огню. А теперь они празднуют прекраснейший праздник — день своей жизни. Чудесные парни! Сколько благодарностей и сколько молитв произнесено в их честь сегодня тысячами испанских женщин, детей и стариков — людьми, не знающими даже их имен.

Пилот-крепыш Василий Лисин с набитым ртом пытался передать перипетии налета одними движениями рук и походил на немого. Потом, проглотив очередную порцию мяса, обрел наконец дар речи:

— Ну, думаю, прощай, мама! Прямо в пекло лезем — идешь на корабль так, словно каждое орудие, каждый пулемет только по тебе и стреляет. Площадь-то корабля с высоты — с гулькин нос, а весь огнем ощетинился. Думается, любой метр палубы бьет по тебе. Трассирующие пули вокруг шмыгают. Ну, было бы их не видно — одно дело, а ведь они, шельмы, сами показывают: вот выше пролетела, вот ниже… Зенитные снаряды стонут кругом. Иногда этакий огненный всплеск, а потом ватный комочек так близко распустится, что чувствуешь, будто шатнуло машину…

— У меня тоже… — поддержал его второй новичок Александр Семенов. — Хана, думаю. Такая плотность огня — не пройти. А прошли! Прошли!

Ободренный поддержкой товарища, Василий Лисин уверенно

заключил:

— Хреново стреляют франкисты! Да будь я на их месте…

— Хреново! — согласился с оценкой товарища Александр Семенов.

Исключение в компании составлял, пожалуй, Илья Базаров. Дело в характере. Летчики — народ довольно шумливый. Это, наверное, в известном смысле определяется их работой. Сколько бы мы ни летали, а большее время все же находимся на земле и как бы без дела. А ребята ведь молодые, горячие, здоровые — кровь с молоком. Как тут не прорваться неуемной энергии в острой шутке, громком разговоре, ведь в то время в воздухе не с кем было словом перемолвиться даже по крайней необходимости. Ну а о такой встряске, как бой, — и говорить не приходится. Так вели себя все, но только не Базаров. Не был Илья и скептиком, как его тезка из романа Тургенева «Отцы и дети».

Невысокого роста, щупленький, он выглядел моложе своих лет, казался подростком. Всегда спокойный, даже несколько медлительный, Илья и в самом горячем споре не повышал голоса. Другое дело в воздухе. В нем будто просыпался другой человек. Он вел бой энергично, грамотно, инициативно и хитро, был надежным товарищем. Он одним из первых принимал участие в том воздушном бою, когда мы, несмотря на опытность и увертливость хитрого противника, все-таки сбили самолет-разведчик. Правда, и доставалось ему тоже частенько. Не раз привозил он больше других пробоин в фюзеляже своего самолета… Однако самообладание, спокойствие и юмор не оставляли его никогда. На разборах он первым подтрунивал над своей незадачливостью, но говорил об этом спокойно, сам додумывался до причин той или иной ошибки, видел пути ее устранения. Анализ своих действий он вел чрезвычайно четко, не упрямился и не горячился, когда его критиковали другие.

Со стороны в этих случаях могло показаться, будто речь идет не о нем, даже мало его касается. Но за этим кажущимся спокойствием скрывалась большая сила воли, упорство и умение в острых ситуациях держать свои нервишки в ежовых рукавицах. И после боя, когда другие, распаленные победой и миновавшей опасностью, не в силах сдержаться, экспансивно рассказывали о перипетиях схватки и остывали не скоро, Илья, не торопясь, вылезал из кабины самолета и внимательно слушал сбивчивые рассказы и, будто исподволь, вставлял свои дельные замечания.

Я с некоторой задумчивостью оглядел лица ребят. Глаза новичков аж светились, а выглядели они, будто вышли из парной (эх, попариться бы сейчас в бане Бобруйского гарнизона!). «Старики» же рядом с ними казались чересчур загорелыми и

обветренными, равнодушными. Но я-то знал, что это не так. «Старики» взволнованы не меньше, если не больше. По-моему, к боям нельзя привыкнуть. Ведь любой из них может быть для тебя последним. И ты это все с большей ясностью сознаешь, теряя боевых друзей. На рожон скорее полезет новичок, чем опытный солдат. Впрочем, именно тем опытный солдат и ценен, что сознает меру риска и если рискует, то наверняка, ясно отдавая себе отчет в поступках и в возможных последствиях. Зная характер, привычки и повадки противника, опытный солдат как бы заранее предполагает могущую возникнуть ситуацию и порой незаметно для себя словно «проигрывает» течение предстоящей схватки, перебирает сотни, если не тысячи вариантов, пользуясь своим опытом, трудным или горьким, или примером своих друзей, живых и мертвых.

Настоящий опыт ведения войны вырабатывается в ходе войны. Но это делается скорее и успешнее при условии, если солдат заранее хорошо подготовлен, знает военное дело, владеет оружием. Да разве может быть иначе? Смешно сказать, будто человек, никогда не игравший, может сесть и этак вдруг сыграть на фортепиано нечто сложное. «Чижик-пыжик» не в счет. А искусство боя куда сложнее игры на фортепиано или за шахматной доской…

Так думал, вероятно, не я один. А командир эскадрильи Платон Смоляков, хмуро глянув на новичков, столь опрометчиво и нелестно отозвавшихся об эффективности зенитного огня, сказал:

— Не спешите, братцы, с выводами. Рановато… Учтите и то, что крейсер и эсминцы находились в движении и была волна. Это мешало противнику стрелять точнее. Нельзя исключить возможность, что кто-то из нас тоже «пахал» пулями воду около борта крейсера или эсминца… Вы не видели еще, как зенитным огнем куда меньшей плотности и силы сбивали наши самолеты. Не надо, товарищи, спешить с выводами.

Новички оглядели спокойно-сосредоточенные лица своих более опытных друзей и усердно принялись за еду, будто стараясь наверстать упущенное за разговором. Мне понравилось и то, что сказал Смоляков, и то, как он это сделал: без лишнего нажима, по-хорошему, без ненужного окрика. Он будто говорил с самими старыми своими пилотами. Так умел беседовать со своими воспитанниками Евгений Саввич Птухин. У Смолякова, как и у всех нас, его школа.

Воспоминание о Е. С. Птухине увлекло меня, но я но забыл, что уехали мы завтракать, не дождавшись ответного звонка с КП ВВС. Я почувствовал, что насытился. И с некоторым нетерпением

стал ждать окончания завтрака.

На аэродроме у телефонов застаю улыбающегося Ивана Панфилова. Его звено оставалось дежурным.

— Что сказало начальство, Иван?

— Догадался?!

— Догадываюсь…

— Вот и хорошо, — ответил Панфилов, собираясь завтракать.

— Как дело было? Не томи.

— «Как да как»… Сижу у телефонов, грызу травинку. На апельсинчики поглядываю: какой бы это сорвать на заедочку перед завтраком. А деревья метрах в пятидесяти. Отойдешь — зуммер можешь не услышать. Ну, думаю, съешь апельсин, еще сильнее голод почувствуешь. Терплю. Но ощущение такое, будто перед посадкой в зубоврачебное кресло: «Даст начальство «дрозда» по первое число, как узнает про нашу вылазку!» Вот и сижу, грызу травинку, убеждая себя, что идти за апельсином перед завтраком не стоит. Если разгневанное начальство во второй раз позвонит, еще пуще достанется…

— Да не томи, Иван! — взмолился я.

— Всерьез я! Дождался звонка. Тебя просят. Докладываю, мол, завтракает.

— Евгений Саввич звонил? Панфилов кивнул и продолжал:

— «Доложите, что делала эскадрилья сегодня утром?» Я аккуратно, спокойно докладываю, будто у нас только и дел, что встречи с крейсерами и эсминцами противника. И главное, довожу до сведения, что потерь эскадрилья не имеет, хотя пробоины есть, а корабли, мол, развернулись и отправились восвояси. «Как, как?» — переспросил Птухин со смехом. Повторяю, что развернулись и отправились восвояси. В трубке молчат. Ну, решаю, смех смехом, но трепки не миновать. А тут Евгений Саввич и говорит: «Молодцы! Правильно поступили! Так и Гусеву передай!» Вот и все. А теперь… Хефе! Разрешите нам ехать завтракать. Пора.

Во второй половине дня мы узнали, что после нас те же корабли атаковали эскадрилья И-15, потом — эскадрилья СБ и две эскадрильи Р-зет из группы Мигеля Алонсо. Вероятно, авиация как следует потрепала противника на море. Очень-очень не скоро франкисты решились снова направить суда к Валенсии и Барселоне.

А утром, когда Панфилов отправился завтракать, подошедший к КП эскадрильи Кригин заметил, что Иван сообщил мне не все новости.

— К вам присылают переводчицу.

— Рад за вас, Михаил Викторович! Наконец-то у вас появится

помощник! Иначе на всю жизнь сорвете голос! — Действительно искренне порадовался я за Критика. Занимая должность начальника штаба эскадрильи, Михаил Викторович одновременно был и переводчиком. Нагрузка колоссальная, особенно когда шла интенсивная боевая работа и машины делали по пять-шесть вылетов в день. Кригина часто привязывал к себе телефон: шли распоряжения, приказания на вылеты, доклады на КП ВВС о вылетах, возвращении и результатах работы после каждого вылета. Кроме того, Михаил Викторович вел журналы боевых действий на испанском и русском языках. В них подробно заносил рассказы летчиков о результатах вылета и работе матчасти. Значит, приходилось буквально бегать по всему аэродрому — машины были рассредоточены по полю. Одно это занимало массу времени, и приходилось Кригину говорить, говорить и говорить. В конце дня Кригин составлял боевую сводку, кодировал и докладывал в штаб. Тот же Кригин решал практически и все наземные вопросы — от расквартирования до охраны и снабжения.

К вечеру Михаил Викторович едва не валился с ног — очень уставал. Наш врач Франсиско предписал ему полоскания, микстуры, заботился о нем, словно о Карузо. К концу дня Кригин начинал сипеть, а каждое произнесенное слово вызывало у него приступ сильнейшего кашля.

Переводчика мы просили в штабе ВВС давно. Наконец-то товарищи исполнили свое обещание.

Тогда я не придал большого значения форме выражения «к вам». К нам, конечно, в эскадрилью, «к вам» — в землячество. Я не представлял себе эскадрилью без Кригина, без его заботы о летчиках. Лишь через несколько дней заметил, что Михаил Викторович загрустил. Сначала я приписал его несколько необычное поведение новой заботе, свалившейся на его голову. Переводчица приехала. Это была Валентина Александровская. Но работать она еще не могла. Не позволяла специфическая лексика летной службы, а то и просто жаргон, к которому следовало привыкнуть и освоить его. Некоторые слова Александровская не только не смогла перевести на испанский, но и по-русски не представляла их смысла. Стажировка переводчицы тоже легла на плечи Кригина. И самой Александровской пришлось приложить немало усилий, чтобы за короткий срок освоить авиационную терминологию и понимать нас без труда, когда мы говорили по-русски.

Однажды я не утерпел, спросил Михаила Викторовича:

— Почему вы, узнав о приезде переводчицы, сказали «к вам»?

— Чует мое сердце, Александр Иванович, — придется нам

скоро расставаться. Задаром в штабе не расщедрятся. Сами знаете — переводчики на вес золота.

— Не отпущу, — заявил я довольно самоуверенно.

— Ну-ну…

Я вздохнул, понимая, что Кригин прав: мы — люди военные, дадут в штабе приказ — и останется нам только обняться напоследок. Разговор проходил накоротке в горячее время подготовки к Теруэльской операции — блестящей по началу и трагической по финалу героической эпопее республиканской армии.

Валентина Александровская не жалела усилий, чтобы быстрей войти в курс авиационной службы во фронтовой обстановке. В декабре, в период Теруэльской операции, она уже самостоятельно и вполне успешно справлялась с обязанностями авиационного переводчика.

Мы готовились к новым воздушным схваткам. Много времени поглощала у меня работа с летчиками, недавно прибывшими в эскадрильи. Вместе с ними я отрабатывал новые тактические приемы воздушного боя, большое внимание уделяя вопросам взаимодействия с наземными воинскими частями и соединениями.

Глава 7. На Теруэльском направлении

Замысел республиканцев: сорвать наступление на Мадрид. — Экзамен держит наше пополнение. — Схватка 100 самолетов в двух ярусах. — Помню тебя, Петро! Помню Париж и Тулузу… — «Мессеры» изворачиваются. — Эрнандес об освободителях Теруэля. — Прощание с Кригиным

Впервой половине декабря мы получили приказ — перебазироваться на аэродром в 15–20 километрах от линии фронта, проходившей между Теруэлем и Сарионом. К исходу 12 декабря эскадрильи уже находились в назначенном месте. Узкой полосой аэродром протянулся по горной долине на высоте 1200 метров над уровнем моря, невдалеке от дороги на Теруэль. Причудливым серпантином шоссе извивалось по склонам гор, бедных растительностью. Западнее, прямо перед аэродромом, по направлению к Теруэлю, поднимались вершины, покрытые снегом. Они малиново светились в лучах закатного солнца на фоне синего неба. На юге слева от нас — горы. Они вздымались высоко, их гребни достигали облаков.

Местность окрест аэродрома была ровной. Рядом — фруктовые сады, заросли орешника и сосны. Листья с деревьев и кустарников зима поглощала быстро. Вечером мы услышали с детства знакомый нам посвист сухого и холодного ветра. К ночи вроде сильнее ощущался запах прелой листвы. Мы словно попали в российский октябрь. Вместе с Кригиным и Смоляковым осматриваем взлетную полосу. Проверяем маскировку самолетов. Они размещены звеньями по углам. Так уж повелось в Испании.

— Здесь будет нам туго, — сказал Смоляков. — Это не Альканьис.

— Да, — согласился Кригин. — Прижать тут нас могут крепко.

Этому замечанию нельзя было отказать в справедливости. Работать с аэродрома, расположенного в горной долине, всегда трудно. И конечно, Сарион — не Альканьис, где аэродром представлял собой как бы круг, в секторах которого размещались звенья. Первым по сигналу шло на взлет дежурное звено. На это ему давалось две-три минуты. За ним — соседнее по движению часовой стрелки, потом следующее. И так все остальные звенья эскадрильи.

Здесь же, в Сарионе, взлетать и садиться нам придется не с четырех сторон, а с двух, вдоль полосы. Любая авария может намертво перекрыть аэродром. Если противник сбросит бомбы на взлетно-посадочную полосу, то мы окажемся в ловушке. Вот почему мы стремились максимально точно соблюдать правила, диктуемые специфическими условиями местности, где расположен аэродром.

Бомбардировщиков и боеприпасов у Франко было достаточно. Бомб весом до пятисот килограммов Германия и Италия поставляли мятежникам столько, что ими враг мог перепахать, пожалуй, не менее половины территории Испании. Каждый из нас ясно представлял себе, что если противник обнаружит нас, то не мытьем, так катаньем постарается выжить нас с аэродрома, столь близко расположенного к району боевых действий. Ведь такая близость позволяла нам вовремя, собственно, одновременно с самолетами противника появляться над позициями республиканской армии и защищать их.

В тот же вечер вместе с испанскими товарищами мы обсудили вопросы, связанные с обеспечением безопасности и живучести аэродрома. Нашли правильное и, как мне думается, остроумное решение: тщательно замаскировать действующий аэродром, а в нескольких километрах от него создать ложный, оборудовав его так, чтобы вызвать у противника впечатление, что здесь активно действующий аэродром.

Сделать это в короткий срок было нелегко. Требовались лес, другие подсобные материалы и опытные плотники, люди доверенные. Большая часть забот возлагалась на Михаила Викторовича Кригина, инженера Лопеса, которого иногда звали «наш тореро», и начальника по снабжению.

Аэродром замаскировали под фруктовый сад. На взлетно-посадочной полосе выжгли круги. С высоты 2000–3000 метров, на которой обычно ходили воздушные разведчики противника, эти круги на фоне пожухшей травы воспринимались глазом как ветвистые кроны плодовых деревьев. Чтобы тщательно укрыть боевую технику, из леса привезли большие деревья, высадили их неподалеку от границы взлетной полосы. На центр аэродрома

поставили автолетучку с запчастями. Она, словно черепаха, таскала на себе макет сарая. К автолетучке прицепили тележку. На ней обычно возили баллоны со сжатым воздухом. На тележку поставили бочку. В нее, словно пальму в ресторане, посадили сосенку. Тут уж ничего не скажешь — до мелочей продумали вопрос о маскировке.

На одной из высот юго-восточнее Теруэля оборудовали наблюдательный пункт. С него даже визуально можно было обнаружить самолеты противника задолго до их подхода к линии фронта. НП обеспечили двойной прямой телефонной связью с командным пунктом эскадрильи.

Маскировка — вещь хорошая, но и она могла не спасти, если бы противнику удалось вести наблюдение за местом нашего приземления. Поэтому уход с аэродрома и возвращение допускались только на небольшой высоте. Сбор же и роспуск эскадрильи производили над ложным аэродромом. После роспуска делали имитацию посадки и лишь тогда уходили в сторону действующего аэродрома.

На ложном аэродроме работала небольшая команда — человек пять-шесть из обслуживающего персонала, проинструктированных инженером Лопесом. По указанию начальника штаба Кригина обслуживающий персонал переставлял на поле макеты самолетов и другую «технику». При появлении в воздухе над аэродромом противника команда «паниковала». Во время бомбежки «паникеры» прятались по щелям. Оттуда раздавались выстрелы и тогда под макетом вспыхивала банка с бензином. Огонь охватывал «машину», и враг, вернувшись на свой аэродром, мог доложить о «результатах налета».

В период Теруэльской операции — с 15 декабря 1937 года по 25 января 1938 года — бомбардировщики противника несколько раз днем и ночью бомбили ложный аэродром. На нем четырежды заменили макеты. И ни одна бомба не упала на действующий аэродром. А мы во время налетов противника на ложный аэродром сбили три самолета «Хейнкель-111».

Теруэльская операция началась на рассвете 15 декабря артиллерийской подготовкой, бомбовыми ударами групп СБ и Р-зет по войскам противника, штурмовыми действиями истребителей И-15 и И-16, которые поддерживали республиканскую пехоту. Республиканцы имели превосходство в воздухе. Внезапный удар вызвал растерянность в рядах мятежников. Их авиация в первые дни наступления не смогла оказать нам значительного противодействия.

Благоприятная обстановка позволяла молодому командиру

эскадрильи Платону Смолякову спокойно осмотреться, лучше изучить характеры летчиков. И мне, выступавшему в новой роли — в роли командира группы И-16, легче было в такой обстановке приглядеться к людям всех эскадрилий, входивших в группу. Ранее Смоляков командовал звеном. Теперь же ему приходилось самостоятельно решать задачи в рамках эскадрильи, отвечать за весь ее личный состав, а мне — за положение дел в группе И-16 (семь эскадрилий). Особое внимание мы уделяли тем летчикам, которые впервые участвовали в воздушных боях.

В первые дни я действовал вместе с эскадрильей. Находясь со своим ведомым в замыкающем звене, внимательно следил, правильно ли действует Платон, и всегда был готов прийти ему на помощь. Зная, что рядом с ним в строю старший товарищ, Смоляков чувствовал себя увереннее. Такое чувство я испытал сам. Испытал в первых воздушных боях. Когда я водил в этих боях свою эскадрилью, рядом со мной находился опытный летчик, инструктор-наставник Николай Иванов.

Что показали первые дни в воздухе, когда развивалась Теруэльская операция? Они показали: Смоляков действовал грамотно. Его авторитет среди летчиков укрепился. А позже, в более сложных и острых воздушных схватках, Платон своими смелыми и решительными действиями зарекомендовал себя зрелым командиром эскадрильи.

Я говорю об этом лишь потому, что хочется подчеркнуть такую мысль: в любой обстановке необходимо искать и находить возможности для активного воспитания командиров и пилотов.

Нельзя было не учитывать, что летный состав пополнился летчиками, еще не обстрелянными, а также молодыми испанскими парнями, получившими образование в советских авиашколах. Немало летчиков без боевого опыта было и среди наших ребят. Только в нашу эскадрилью пришло пять новичков. А во всех подразделениях насчитывалось более тридцати летчиков, которые еще не имели опыта воздушных боев. Постепенное, когда позволяла обстановка, введение в боевую жизнь молодых пилотов позволило нам избежать неоправданных потерь.

Первые бои послужили для новичков хорошей школой, закалили их. Сначала это были полеты на прикрытие наземных войск, штурмовка противника на поле боя, на железнодорожных станциях, шоссейных дорогах. А потом — воздушные схватки с небольшими группами бомбардировщиков и истребителей неприятеля.

Подобные практические занятия давали возможность устранять ошибки новичков, неизбежные в первых боях, путем разбора и товарищеской критики. То, что ошибки в первых

воздушных боях — зло, которое не обойдешь и не объедешь, мы убедились и на собственном опыте и горьком опыте многих и многих товарищей.

При штурмовке наземных войск и обстреле железнодорожных станций молодые летчики работали в основном правильно. Но промашки допускали в воздушных боях. После первой схватки с небольшой группой «фиатов» мы попросили новичков поделиться впечатлениями.

Иван Панфилов обратился к Александру Семенову, действовавшему в составе его звена, с вопросом:

— Что можешь сказать, Саша, о своем первом бое?

Семенов пожал плечами:

— Впечатление? Трудно определить, — и вздохнул. — Хорошо помню обстановку до первой атаки. Потом — все смешалось. Единственно, с чего не спускал глаз, — с хвоста вашего самолета. Боялся оторваться, потерять вас. Где уж тут смотреть по сторонам. Почти ничего не видел. Не знаю, как проходил воздушный бой.

Другими словами, но по существу так же отвечали на этот вопрос и другие наши новички.

Следующий бой мы вели с бомбардировщиками. И снова, как ни теоретизировали мы на земле, новички допустили оплошность. Поначалу они действовали правильно. Но потом азарт боя захватил их. Лисин, Семенов и Плясов, обрадовавшись, что «видят» пространство боя, горя желанием сбить, обязательно сбить самолет противника, увлекшись, погнались за «Хейнкелем-111». В результате они израсходовали почти весь боекомплект и оторвались от эскадрильи.

Лисин потом рассказывал, что, оставшись одни, летчики некоторое время кружили, ходили друг за другом, пока не пристроились к Лисину, а тот возглавил звено.

— Но убей, если я знал, куда нам идти! — с отчаянием продолжал Лисин. — В какой стороне аэродром? Где, в конце концов, мы?

Хорошо, у меня была возможность проследить за увлекшимися ребятами. Я и Ильин привели заблудившихся на свой аэродром.

На послеполетном разборе пришлось вновь напоминать летчикам четыре «нельзя!».

Во-первых, нельзя отрываться в бою от группы: одиночек бьют.

Во-вторых, нельзя стрелять с большой дистанции, если только не выручаешь товарища.

В-третьих, нельзя действовать поспешно, не оценив

обстановки.

В-четвертых, нельзя быть слепым, т. е. смотреть, но не видеть, что делается в задней полусфере или за хвостом.

Несколько дней боев оказалось достаточно, чтобы вновь прибывшие летчики в значительной мере избавились от скованности, чрезмерной напряженности и слепоты. Они научились лучше видеть не только хвост ведущего, но и свой собственный, и хвост противника.

Бои под Теруэлем разгорались все сильнее. Франкисты перебазировали на фронт Леванта крупные соединения авиации. Усилилось движение на шоссейных и железных дорогах.

С высоты мы имели возможность наблюдать за ходом операции. Ежедневно нас оповещали об ориентирах, обозначавших республиканские позиции. На наших картах проступили два пояса позиций республиканцев — внутренняя и внешняя стороны кольца.

Внутренняя сторона проходила по городским кварталам, а затем — по западной окраине Теруэля, который похож на горную крепость. Не со всякой стороны к нему можно подступиться.

Четко запомнились три ориентира: отдельный дом на южной окраине, где, наверное, была либо гостиница, либо таверна; на юге мятежники упорно держались за кладбище; на севере — опорным пунктом избрали большой склад. С воздуха трудно определить, для чего он предназначался. Это были отдельные очаги сопротивления. Противник сохранял их долго.

Не раз враг пытался соединить свои силы, но наземные части республиканцев и мы своими штурмовыми действиями препятствовали этому.

Внешний обвод окружения Теруэля проходил в нескольких километрах от южной, западной и северной окраин города. Наиболее часто наши эскадрильи штурмовали железнодорожную станцию и шоссе, тянущееся к Теруэлю из Сарагосы. Здесь противник проявлял активность. Особенно много вылетов мы делали в район к северу от Теруэля в период с 22 декабря.

Чуть забегая вперед, хочется сказать, что 22 декабря франкистские войска предприняли первое контрнаступление. Они ставили перед собой цель — пробить брешь в кольце окружения, а затем, развивая успех, выбить из Теруэля части республиканцев, которые почти овладели городом. Контрнаступление вели два армейских корпуса, их усиленно поддерживали артиллерия и авиация.

Уже через неделю после начала наступления республиканцев воздушные бои проходили при численном превосходстве врага. 22 декабря положение в испанском небе изменилось особенно

резко.

В тот день мы вылетели четырьмя эскадрильями: одна И-15 — Сюсюкалова и три И-16 — Смолякова, Девотченко и Клаудина. От каждой эскадрильи И-16 выделялось звено — четыре машины — высотных чистильщиков. Я шел вместе с ними в звене нашей эскадрильи, которым командовал Скляров. Все машины шли вместе до линии фронта. Если там мы не обнаружим самолетов противника, то разойдемся на штурмовку заранее намеченных наземных целей.

Еще на подходе к линии фронта вижу в воздухе две группы истребителей противника. Одну составляли «фиаты» — машин сорок. Шли они на высоте примерно 3000 метров. Во второй группе на высоте около 4000 метров — пятнадцать Ме-109.

Прежде чем принять решение на бой, следовало выяснить, нет ли за заслоном истребителей неприятельских бомбардировщиков. Иначе, связав себя боем, мы не смогли бы эффективно действовать против них, подставили бы республиканские части под сосредоточенный бомбовый удар. Но противник бросился в атаку. Наверное, он хотел напасть на нас неожиданно, но этого не получилось, мы были готовы к схватке.

Бой сразу же разгорелся в двух ярусах и принял ожесточенный, упорный характер. В воздухе сошлось более ста самолетов. На втором году национально-революционной войны в Испании такое количество машин, сражающихся одновременно, стало почти правилом при развитии наступления или контрудара как со стороны республиканцев, так и со стороны франкистов.

После первых, как бы общих массированных атак бой разбился на очаги и проходил на высотах от 2500 до 4000 метров и выше. Перед выходом в атаку мне все-таки удалось внимательно осмотреться: бомбардировщиков противника не было.

Атаки следовали одна за другой. Сбитые самолеты падали на землю, чадя черным и белым дымом. Среди подбитых я увидел и наши машины. Меж вьющихся истребителей в густой сетке из светящихся следов трассирующих пуль опускались, покачиваясь, купола парашютов.

На этот раз противник не собирался уходить, хотя понес значительные потери. Ну а мы тем более не привыкли первыми покидать поле боя. Не тот у нас характер, черт побери!

Основной удар по нашим эскадрильям И-16 нанесли «фиаты». На помощь товарищам поспешили И-15, а «мессеры» связали боем три наши четверки высотных чистильщиков. Я был уверен, что КП ВВС, откуда наблюдали схватку, вызовет еще эскадрильи, на тот случай, если подойдут бомбардировщики. Мы продолжали

драться в этом довольно-таки необычном воздушном бою, когда противник применил против нас наши же тактические приемы и проявил упорство.

Отразив первую атаку «фиатов», Смоляков почти акробатическим приемом — из положений горки, боевого разворота и полупереворота — настиг ведущего группы итальянцев. Платон оказался от него в 70–75 метрах и буквально расстрелял врага. «Фиат» тут же завалился на крыло, окутался паром и дымом, отвесно пошел к земле. Смоляков, используя набранную скорость, рванулся вверх, вовремя отогнал другой «фиат», который вел огонь по Лисину, и зашел в хвост очередной жертве.

Потом мне стало не до наблюдений за схваткой на нижнем ярусе. Мы ринулись на Ме-109. Но, выйдя вместе со Скляровым из атаки, мы попали под удар другой пары Ме-109. К нам поспешили Соборнов и Шубин. Атака «мессеров» была отбита. Но тут на прицеле пары противника оказались Женя и Жора. Десятые доли секунды, отличная реакция выручили закадычных друзей. Очереди, выпущенные Ме-109, пришлись за хвостами их самолетов, в самый последний момент ушедших резким разворотом со снижением. Однако при уходе от удара Соборнов оторвался от Шубина в сторону и вниз, оставшись без прикрытия. Ведомый «мессер» после неудачной атаки потянул наверх, а ведущий решил второй атакой добить-таки Соборнова. Но, зная, что его машина тяжелее, чем И-16, пилот Ме-109, боясь проскочить на скорости мимо намеченной цели, энергично вошел в разворот, в свою очередь тоже оставшись без прикрытия.

Я в это время на полном газу спешил на выручку Соборнову. Когда «мессер» вошел в разворот, я находился уже недалеко. В развороте Ме-109 как бы завис, замер на месте. Мне осталось лишь чуть довернуть свою машину, и «мессер» занял почти всю сетку прицела. Я нажал на гашетки. С дистанции 50–70 метров длинная очередь вспорола брюхо Ме-109. По инерции продолжая разворот, «мессер» вспыхнул, а потом камнем отправился вниз, оставляя шлейф черного дыма.

Тем временем ведомый «мессер», выйдя наверх и увидев своего напарника в беде, кинулся на помощь, открыв огонь с большой дистанции. Я увернулся из-под очереди, но привез на аэродром пять пробоин в фюзеляже.

«Мессеры» не выдержали натиска и ушли восвояси первыми. Им это было сделать легче, чем «фиатам», у которых мощность мотора во многом уступала немецким двигателям. Но итальянцы в бою 21 декабря держались с неприсущим им упорством. Лишь после бегства Ме-109, потеряв еще несколько самолетов, «фиаты»

начали глубоким пикированием покидать поле боя.

Когда к нам на помощь подошли вызванные КП ВВС наши эскадрильи, бой уже закончился. Прибывшие остались прикрывать войска и штурмовать наземные цели, а мы, собравшись по-эскадрильно, отправились на свои аэродромы.

В этой схватке группа сбила семь истребителей противника, из них два Ме-109. Наши потери — пять самолетов. Два летчика спаслись на парашютах. Самым отрадным было то, что мы не потеряли ни одного летчика из пришедших к нам в ноябре, незадолго до начала Теруэльской операции. Правда, пробоин они привезли достаточно. Но я не помню, кто из летчиков после этого боя мог бы похвастать, что его фюзеляж и плоскости без дырок.

Естественно, нас интересовали причины такого необъяснимого упорства и азарта, с каким дрались с нами итальянские летчики. Об этом мы узнали на следующий день. Взятый в плен итальянский пилот со сбитого «фиата» показал на допросе, что в Испанию прибыла большая группа летчиков и инструкторов из высшей школы воздушного боя и стрельбы ВВС итальянской армии. Эта группа сменила летный состав частей, разбитых нами при штурмовке Гарапенильоса. После разгрома уцелевшие пилоты не могли участвовать в боях — слишком сильна была психологическая травма.

Введением в бой отборных асов итальянской военной авиации и их совместными действиями с немецкими летчиками франкистское командование стремилось убить двух зайцев. Во-первых, ударами больших групп истребителей разгромить в воздушных боях истребительную авиацию республиканцев, добиться решающей победы, переломить ход боев в свою пользу, утвердить если не господство, то, по крайней мере, превосходство в воздухе. Тем самым мятежники и интервенты могли бы обеспечить своим ВВС выполнение всех задач по контрнаступлению на Теруэль. Во-вторых, враг мечтал о своеобразном реванше за разгром итальянских истребителей на аэродроме Гарапенильос.

Однако произошла осечка. Расчеты противника не оправдались. Мы доказали, что не лыком шиты, готовы к любым происками противника. Попытка врага давить на психику наших летчиков обошлась ему дорого. Мы были готовы к неожиданностям: командование предупреждало нас о возможности применения врагом новых тактических приемов.

Находясь во время боя в группе высотных чистильщиков, я на собственном горбу испытал тяжесть работы летчиков этих звеньев. Высотники, как правило, вели бои с немецкими пилотами, которые имели более мощные, чем у итальянцев,

самолеты и лучшую подготовку. Бои велись на значительных высотах. Например, тот бой, о котором идет речь, проходил, по показаниям альтиметра, на высоте 4000 метров и выше. А если учесть, что высотомеры устанавливались на нулевой отметке нашего аэродрома — 1200 метров над уровнем моря, то фактически высота равнялась 5200–5500 метрам. Летчики ощущали недостаток кислорода, что сказывалось на физическом состоянии, быстроте реакции, перегрузках. Уменьшалась и приемистость двигателя. Кислорода недоставало и мотору. Однако наши парни-высотники не жаловались. И никто из них не уходил добровольно из этих звеньев.

В последующие дни операции противник еще несколько раз пытался добиться решающей победы в воздушных боях. Он применял истребители массированно: и смешанными группами — «фиаты», «мессеры» и «мессеры» отдельно. Но безрезультатно. Мы были начеку, давали противнику достойный отпор.

В один из солнечных дней к нам на аэродром Сарион приехали представители от танкистов. Они попросили выручить их — дать бензина. Среди них оказался и Петро — тот самый Петро, который был шофером такси в Париже, когда мы из Гавра прибыли во французскую столицу, а оттуда направлялись в Тулузу. Я тогда подружился с Петро. На испанской земле теперь встретились как старые друзья. Сидим за чашкой крепкого русского чая, вспоминаем дни, проведенные во Франции.

…Запомнилась дорога из Гавра в Париж. Мы ехали на комфортабельном автобусе. Мимо проносились маленькие лоскутки полей, купы деревьев, раскиданных по холмам, белые с черепичными крышами дома крестьян. Иногда попадались утопающие в зелени красивые усадьбы.

Земля, поля, деревья, леса, дома… Простые, ясные слова и понятия, а все-таки не Россия. Не как в России. Красота российских просторов, щедрость русской земли не сравнимы ни с чем.

В Париж мы прибыли вечером.

Город словно потонул в море цветных электрических реклам. Потоки автомобилей на улицах двигались так медленно, что пешеходу не составляло труда обогнать их. На тротуарах было такое обилие людей, что невольно вспоминались довольно шумные российские толкучие рынки, где одежду продавали с плеча, а равно и ботинки и торговали всяким хламом вроде испорченных замков, гнутых гвоздей и поломанных канделябров. Но тут, в Париже, по тротуарам слонялась разодетая, расфуфыренная толпа, начиная от солидных господ и дам до проституток и сутенеров.

Тогда в Париже проходила Всемирная промышленная выставка. Туристов из разных стран света толклось на улицах, пожалуй, больше, чем французов. Государственные мужи, коммерсанты и подонки всей Европы наводнили столицу Франции. Этих господ вряд ли интересовали судьбы республиканской Испании, разве только с той стороны, что они испытывали желание: пусть «заваруха» за близкими Пиренеями закончится победой мятежников — и тогда можно будет развлекаться в Сан-Себастьяне, чмокать губами в замке Алькасар в Толедо и по-бараньи глазеть на шедевры Эль Греко, Веласкеса и Гойи в Мадридском Прадо.

С настоящей трудовой Францией, имеющей славные революционные традиции, нам еще предстояло встретиться.

После короткой прогулки мы расстались с группой ленинградских летчиков. Ивана Девотченко и его товарищей разместили в другом отеле. Заняв номера в гостинице, ребята собрались у меня. Любопытство брало свое. Мы смотрели на ночной Париж, на его море пляшущих огней. Пытались угадать здания, о которых так много читали. Ведь о Париже — об Эйфелевой башне, Нотр-Дам, Пантеоне, Монмартре — написано, видимо, больше, чем о каком-либо другом городе на земле.

Но нам удалось отыскать взглядом лишь иллюминированную пику Эйфелевой башни. Мы были взбудоражены новой незнакомой и малопонятной нам обстановкой. Спать не хотелось. Вышли прогуляться в районе отеля. А чтоб не заблудиться, подмечали характерные ориентиры. Профессия летчика брала свое.

Потом снова собрались у меня в номере. Шумящий и сверкающий за окнами Париж будто отодвинулся на сотни километров. Мы гадали, скоро ли попадем в Испанию. До ее границы, по российским понятиям, что называется, рукой подать. Все равно, что от Курска или Воронежа до Москвы. Чепуха. Пешком дойти можно. Однако этот короткий путь, который осталось проделать, был в то же время самым трудным и сложным участком.

Уже за полночь, наговорившись вдоволь, ребята разошлись по номерам.

Едва позавтракали, как за мной пришли из нашею посольства. Вызывал наш военный атташе Васильченко. Он встречает меня в комфортабельном кабинете. Жмем друг другу руки. Я ожидал услышать, когда и каким образом нам предстоит переправиться через французскую границу. Васильченко попросил меня присесть, вынул из стола пачку купюр.

— Гусев, получите деньги на всю группу.

— Когда поезд?

— Поезд? — не понял Васильченко.

— Ну, поезд к границе.

— Вот о чем… Отдыхайте… Отдыхайте, осмотрите Париж. Побывайте на Всемирной промышленной выставке. Другого такого случая может и не представиться. Через два дня зайдете ко мне. Может быть, кое-что прояснится.

Глядя в пол, я кивал головой.

— Учтите! Старайтесь по одному не ходить. Держитесь по три-четыре человека. Возможны провокации. Ну, желаю вам хорошо провести время. Будьте здоровы.

На этом мы и расстались.

В отеле я застал летчиков возбужденными. Посмотрев на разгоряченных ребят, я сказал, словно облив их ушатом холодной воды:

— Будем пока отдыхать. Осматривать достопримечательности Парижа. — И, отсчитывая деньги, добавил: — Дебаты разрешаются на одну тему: с чего начнем осмотр и что будем делать потом.

В номере стало тихо. За окном шелестели шины проезжавших автомобилей.

Дебаты на тему «Осмотр достопримечательностей» разгорались. Кто-то предложил: «Стена Коммунаров! Кладбище Пер-Лашез!» Летчики подтянулись, стали строже. Каждый из нас не раз смотрел новый тогда фильм «Трубка коммунара», поставленный по новелле Ильи Эренбурга. В фильме рассказывалось о днях Парижской Коммуны, о героизме и отваге коммунаров и зверствах буржуазии. В последних кадрах, если мне не изменяет память, как раз и показана Стена Коммунаров на кладбище Пер-Лашез, стена, у которой были расстреляны сотни прекраснейших людей, сражавшихся за свободу французского народа и счастье человечества.

Потом отработали задание на остаток дня и на завтра.

— Ребята, а как же мы разговаривать будем?

— С кем?

— С парижанами.

Переглянулись. Пожали плечами. Действительно, как? Выручил Иван Панфилов:

— Постойте, братцы! Я где-то, черт его знает, не помню… Так вот, я читал, будто в Париже, значит, больше половины водителей такси — русские эмигранты или их дети. Пехом топать ни к чему — время терять.

— Иван, ты голова!

Засунув по-наполеоновски руку за борт пиджака, Панфилов

подмигнул:

— Все гениальное — просто. Тронулись.

— Только условимся, — заметил я, — таксистов выбирать молодых. У них поменьше, чем у папаш, белогвардейских настроений. По крайней мере, так должно быть.

Гурьбой высыпали на улицу. И тройками, словно самолетные звенья, отправились на стоянку такси. Около машин, покуривая и лениво переговариваясь, стояли шоферы. Пригляделись. Действительно, не нужно было быть ни детективом, ни физиономистом, чтоб среди истинных французов различить по лицам «парижан» из-под Рязани или Сызрани. Во всем их облике, в манере держаться так и сквозило: «Мы — псковские, все умеем: лапти плести, дуги гнуть, дровни делать…»

Присмотрелись к одному довольно разбитному и веселому водителю примерно одного с нами возраста, подошли, спросили:

— Вы говорите по-русски?

Он рассмеялся:

— Куда уж! Садитесь, ребята, поехали.

— Нам еще две машины нужны.

— С русскими шоферами?

— Желательно.

— Сделаем! — и крикнул. — Эй, Иван, Костя! Забирайте ребят и держитесь за мной.

Расселись по машинам, поехали.

— Меня зовут Петро, — представился наш шофер.

— Вы, Петро, не спросили, куда нам ехать.

— Ваш маршрут мне точно известен.

— Откуда?

— Не впервой соотечественники едут на моей машине.

— А все-таки куда же мы едем?

— Кладбище Пер-Лашез, Нотр-Дам, Пантеон, Эйфелева башня, римские бани, Булонский лес, Елисейские поля. могила Неизвестного солдата… Ну и вариации… Точно?

— Вроде, — ответил я, и это действительно было так, за исключением римских бань. Мы не знали, что в Париже такие бани существуют. Да и ванны в номерах нас вполне устраивали. Но все-таки, желая отвести догадки наблюдательного шофера, я заметил:

— Не удивительно. На Всемирную промышленную выставку приезжает много наших соотечественников. Ничего странного, что вы изучили их маршрут.

Наш шофер Петро расхохотался, будто я его с полчаса щекотал под ребрами. Я глянул на ребят, устроившихся на заднем сиденье. Они пожали плечами. Справившись наконец с

приступом, Петро извинился и сказал серьезно:

— Положим, на туристов вы совсем не похожи. Вас выдает выправка. Хоть и стараетесь ходить вразвалочку. Да и одежда… Надели на себя костюмы московской, видно, моды и покроя. И выглядите будто братья-близнецы. Отличить вас можно по росту, носам да цвету волос.

Мы промолчали. Действительно, одеты мы одинаково. Десять в серые костюмы, двое — в коричневые. Но фасон один. Брюки — одесский клеш, на два-три сантиметра закрывают носки ботинок. Идешь, и если посмотреть со стороны, не сразу разберешься: то ли штаны на тебе, то ли юбка, которые носили курсистки девяностых годов прошлого столетия. Видел я картину — «Курсистка». Только вот художника, который ее написал, запамятовал. Пальто у всех — из серого габардина. И тоже одного покроя. Чемоданы так похожи, что мы сами, дабы не путать, поставили свои метки. Да, мы были похожи друг на друга, будто воспитанники одного детдома.

Вот так при всей конспирации мы выглядели белыми воронами в парижской толпе. Эх, эти русские «авось» да «и так сойдет». А ведь от подобных мелочей мог зависеть наш успех или провал.

Да и мы хороши. Стараемся топать вразвалочку, но быстро забываемся. Многолетняя привычка берет свое. Начинаем шагать в ногу, принимаем военную выправку. Действует отработанный рефлекс.

— Мы, парижские водители такси, — продолжал тем временем Петро, — знаем многое. Может быть, больше, чем поп на исповеди. Но нас опасаться не стоит. Мы не провокаторы. И ребята, которые везут других ваших товарищей, — тоже. Я их специально позвал. Мы члены Союза возвращенцев.

«Что ж, — подумал я, — в этом случае нам повезло. Однако могло и не повезти. Осторожность, осторожность!»

Неожиданно машина остановилась. За нами стали еще две.

— В чем дело, Петро?

— Цветочный магазин…

— Спасибо, Петро.

Я вышел, из двух других тоже вылезли по одному человеку. Сказал им, в чем дело. Мы взяли скромные, хорошо подобранные букеты и двинулись дальше.

Мы долго стояли у серой каменной стены, на которой проступали рельефы лиц и фигур расстрелянных здесь героев Коммуны. Мы видели следы пуль, выщербивших камень, которые еще не сгладило время, дожди и снег. Мы находились на могиле прадедов наших, чья жизнь, борьба и даже смерть отдавались в

наших сердцах и болью, и гордостью.

Цветы, цветы у подножия стены. Скромные букетики, одинокие яркие тюльпаны, алые пышные гвоздики цвета крови и верности.

Не сговариваясь, мы почтили минутой молчания память последних защитников Коммуны… Перед нашим взором — мемориальная доска:

Мертвым Коммуны

21-28 мая 1871 г.

Потом был Собор Парижской богоматери, Пантеон с саркофагом Наполеона, могила Неизвестного солдата, Булонский лес, и Елисейские поля, и панорама Парижа с трехсотметровой высоты Эйфелевой башни.

Петро виртуозно управлял машиной. А на улицах Парижа это совсем не просто. Пока мы ездили, он не болтал, а спокойно и веско говорил о своих думах и делах своих товарищей.

В Союзе возвращенцев в основном состоят молодые парни и мужчины от двадцати пяти до тридцати пяти лет. Они твердо решили вернуться на Родину. И не просто возвратиться, а заслужить эту честь с оружием в руках, сражаясь на стороне республиканцев против испанских мятежников и фашистских интервентов.

— Много наших парней, — продолжал Петро, — уже в Испании и сражаются в рядах интернациональных бригад против Франко. На прошлой неделе еще восемь человек уехали. Готовится еще группа. Но когда они отправятся — сказать трудно. Очень сложно попасть в Испанию. Вроде бы под боком, а пройти через границу нелегко.

Честно говоря, мы с сомнениями воспринимали слова шофера.

При встрече с Васильченко я сообщил ему и о Союзе возвращенцев, и о Петро. Но к моему удивлению, наш военный атташе Васильченко подтвердил, что такой «Союз» существует и многие из его членов действительно сражаются в интернациональных бригадах, а некоторые заслужили право получить советское подданство и уехали в Советский Союз. На замечание о нашей экипировке Васильченко только рукой махнул:

— Сообщали. И не раз. Обещали принять меры. Но, судя по вашей одежде, все осталось по-прежнему.

В Париже мы отдыхали, а вернее, нервничали. Всемирная промышленная выставка оглушила нас шумом разноязычной толпы. Выиграли в одном аттракционе две куклы и килограмм карманных часов «Тип-топ». Да, именно килограмм! Я не

оговорился. Часы какой-то японской фирмы продавались в магазинах Парижа по двадцать франков за килограмм.

На другое утро обладатели этого килограмма жаловались, что просыпались ночью от ритмичного стука часов, лежащих на тумбочке.

День потратили на новую экипировку. Купили легкие летние костюмы, шляпы «Барсолина», галстуки разных цветов и оттенков, легкую обувь — и исчезли близнецы. Мы уже не отличались от толпы.

И снова музеи — Лувр, Версаль… Об отъезде в Испанию от Васильченко ни слова. Мы поистине вели жизнь туристов. А я надоедал Васильченко своими посещениями и откровенным канючанием:

— Когда? Когда поедем? Наконец он не выдержал:

— Гусев, договоримся… Вы больше сюда не ходите. Не действуйте мне на нервы. Сам хочу, чтоб быстрей уехали. Там вас ждут не дождутся. Но когда вы отправитесь в Испанию, зависит не от нас. Не так-то просто миновать французскую границу. Когда все будет готово, вам сообщат. Пока отдыхайте.

Хорошо сказать: «Отдыхайте!» А отчего мы устали? От какой такой работы?

Ох, и трудно же вести жизнь праздных бездельников! Ездим, осматриваем дворцы, музеи, достопримечательности… А ведь нас ждут не дождутся!

Ребята стали хандрить. Первый признак — раздражительность. Потом стали предпочитать музеям и достопримечательностям чтение в номере гостиницы на кровати.

В один из вечеров, когда военные летчики со скептическими улыбками снобов обсуждали, как убить время, появился в моем номере сотрудник из аппарата военного атташе и пригласил меня на разговор с Васильченко. Я летел в посольство на крыльях.

Войдя в кабинет, лихо щелкнул каблуками сандалий.

— Как дела? — улыбнулся Васильченко. — Как отдыхаете?

«Опять просто разговор, — подумал я. — Проявление заботы…»

Сникнув, уселся в кресло:

— Прибавляем в весе, жиреем. Еще неделя-другая — и мы не втиснем наши казенные части в кабину «ишака»…

— Даже так? — снова улыбаясь, сказал Васильченко.

— Загостились мы в Париже…

— Не загостились, — ответил Васильченко. — Уезжаете завтра.

Я вскочил.

— Сядь, сядь, Гусев. Вы не только разжирели, но и нервишки

подпортили. Подтяните крепления… До Тулузы поедете поездом. Вся группа. Но в разных вагонах. По два-три человека. До вокзала вас проводит наш товарищ. В поезде… Ну, если возникнут непредвиденные обстоятельства, вам помогут французские товарищи. Они едут этим же поездом. И в одних вагонах с вами. Понятно? Головы не терять.

У меня в висках стучало от счастья.

— В Тулузе — это юг Франции, — продолжал Васильченко, — французские товарищи укажут машины, в которые вам надо сесть. Если что непредвиденное произойдет в Тулузе, эти же товарищи скажут, как поступать дальше. Доверяйте им вполне!

«Вот уж поистине приключения чаще всего выпадают на долю тех, кто их меньше всего желает», — подумал я.

— Дальше, — твердым тоном продолжал Васильченко, — вы отправитесь без документов. Понятно? Вот, получи билеты, раздай, а паспорта сдашь мне. Не волнуйтесь. С вами едут друзья и ни при каких обстоятельствах в обиду вас не дадут. Васильченко поднялся:

— Вот так, — он протянул мне руку.

Мы обнялись на прощанье. Он пожелал нам счастливого пути, успешных боев и благополучного возвращения.

В отеле все оказались в сборе. Никто не соблазнился прогулкой по Парижу. Рассказав о делах, раздал билеты и собрал паспорта.

Беспокоило всех одно: как же мы поедем без документов?

Я ответил весьма мудро:

— Раз так надо, значит, по-иному нельзя.

Билеты оказались в четырех разных, даже не соседних вагонах. Распределились, кто с кем поедет. Назначили старших. Но мне их роль представлялась весьма смутно. Вся наша надежда — французские товарищи, которых мы не знали. Но они-то нас, очевидно, знают! Иначе как же они смогут нам помочь?

Вряд ли кто из ребят спал в ту ночь. Волновались: как-то пройдет для нас этот последний, но, очевидно, самый трудный этап пути?

Зло брало. Сотни немецких, итальянских летчиков воевали на стороне Франко. Эскадрильи из легиона «Кондор» участвовали в боях, и бомбардировщики, и самолеты-разведчики. Им-то уж наверняка не ставилось таких препон, как нам. Скорее, наоборот. Воздушный мост Италия — Испания работал словно на пожар, порты Португалии беспрепятственно принимали немецкие «торговые» транспорты…

Рассвело. Первая группа — Годунов, Скляров и я — уже были готовы к отъезду. Но до отправления поезда оставалось еще

несколько часов. Мы плотно позавтракали. Стрелки часов, если на них смотришь слишком часто, вроде и не двигаются. Однако пришел конец и нашим ожиданиям.

Пора ехать на вокзал. Едва взялись за чемоданы, в номер постучали.

— Войдите…

На пороге двое. Но мы тотчас успокоились. Одного мы знали — сотрудник аппарата атташе. Он представил товарища.

— Ваш проводник до вокзала. Проследит за посадкой.

Добрались на такси до вокзала. Заняли свои места.

Сопровождавший несколько раз прошелся по вагону, словно разыскивал кого-то, затем, видимо, успокоенный, продефилировал мимо окна, около которого мы сидели. Поезд наконец тронулся. Мы со скоростью более ста километров в час помчались на юг, к курортному городу Тулузе.

Никого из наших ребят мы на перроне не видели…

Я то смотрел в окно на быстро вращающийся, как казалось, пейзаж, то неназойливо поглядывал на пассажиров, стараясь определить: кто же наши телохранители? Но так и не мог на ком-либо остановиться. Пассажиры нашего купе занимались своими делами: кто читал, кто ел, кто дремал… До нас им не было никакого дела. Друг с другом мы не разговаривали.

Тулуза.

Вместе со всеми пассажирами мы вышли на перрон и, не торопясь, пошли к выходу, напряженно ожидая наших сопровождающих. Их не было. Мы попридержали шаг. Выход уже совсем рядом.

Мимо нас прошла молодая, модно одетая дама.

— Идите за мной, — сказала она шепотом.

Мы поспешили за ней. Но на пятки не наступали.

Вышли на площадь. Наша дама стояла около автомобиля и разговаривала с человеком, который сидел рядом с шофером. Не торопясь, чтоб не сказать несмело, мы подошли к машине.

— Садитесь, — проговорила наша дама и отошла к другому авто.

Не говоря ни слова, мы расположились на заднем сиденье. Шофер дал газ. Пока разворачивались на площади, я заметил, как в другую машину залезали Панфилов, Ильин и Базаров — вторая группа.

Шофер лихо гнал по шоссе. Сидящий рядом с шофером внимательно следил за дорогой в зеркало заднего осмотра, поглядывал по сторонам. Лишь когда мы проехали несколько километров, он обернулся к нам с улыбкой:

— Здравствуйте, — произнес он с заметным акцентом по-

русски. — Меня зовут Пьер. Все в порядке. Едем на аэродром.

Так уж получилось, что на приветствие мы ответили хором.

«Мы-то волновались, — подумал я. — Но все оказалось совсем просто. Еще несколько минут — и мы сядем в самолет, а там — Испания. Вот и аэродром. Самолеты на поле…»

Но машина, не снижая скорости, проскочила мимо указателя поворота, хотя идущие впереди автомобили сворачивали именно здесь, подруливали к зданию аэровокзала. Вот аэродром уже далеко позади!

Помрачневший Пьер повернулся к нам:

— Получили сигнал — сегодня аэродром для нас закрыт. Едем в другое место.

И замолчал.

Хотелось спросить: какой сигнал, откуда и как они его получили, да и существовал ли он вообще? Но у Пьера был такой вид, что я не решился задавать вопросы.

Шофер давил и давил на акселератор. Мы неслись со скоростью более ста километров в час. Спидометр обмануть не мог. А я, помня указания Васильченко, отбросил все сомнения. Впрочем, иного выхода у нас и не было. Опытный водитель, знаток своего дела, даже на поворотах не снижал скорость, плавно крутил баранку и спокойно попыхивал сигаретой. Слышался только визг покрышек. Создавалось впечатление, будто нас преследуют.

Так мы мчались в неизвестность часа два.

По пути у развилок стояли какие-то автомашины. Когда мы проезжали мимо, шофер, перебросившись несколькими отрывистыми фразами с Пьером, подавал сигнал. Дежурившая, надо полагать, у развилки машина тут же разворачивалась и либо укатывала по ответвлению шоссе, либо бросалась назад, в противоположную сторону, словно прикрывая нас с тыла.

Потом неожиданно для нас водитель свернул на проселок. Машина потрясла нас километра два-три по вполне «русской» дороге, въехала под какой-то навес и остановилась. Пьер вышел, потянулся, разминаясь от долгого сидения, и сказал нам.

— Надо покушать. Выходите, товарищи. Все в порядке.

По нашему мнению, до порядка было далеко. Хорош порядок, если мы не попали на самолет, который теперь уже, наверное, приземлился в Испании.

Пьер тем временем открыл багажник, достал чемодан. Расстелив на траве у кустов вездесущей жимолости и терновника что-то вроде скатерти, он мигом обратил ее в самобранку, уставив бутербродами с сыром и ветчиной. Появилась бутылка сухого вина, стаканы.

— Прошу, — пригласил Пьер, разливая темное, даже на вид терпкое вино.

Мы не заставили просить себя дважды: крепко проголодались за день.

С вином и закуской расправились быстро.

— Удивляюсь… — начал Пьер и, щелкнув пальцами, очевидно подбирая слово, продолжил: — Удивляюсь терпению вашему. Ни одного кестьён… вопроса.

Посмотрев на него, мы ждали продолжения речи.

— Ездим по дорогам, гасим время. На месте надо присутствовать с наступлением темноты.

Теперь я присмотрелся к Пьеру внимательнее. Да и мои ведомые тоже. По нашим предположениям, Пьер должен был быть либо летчиком, либо штурманом. Только летный состав говорит: «Гасим время».

Я спросил:

— Гасим время? И мчимся со скоростью сто километров в час?

Улыбнувшись, Пьер хлопнул себя по коленке:

— Ба! Но у нас не принято ехать по шоссе с меньшей скоростью. Все, кто нас видел, подумали бы про нас неладное.

Не задавая лишних вопросов, мы проболтали около часа. Потом снова выехали на шоссе и стали гасить время со скоростью сто километров в час.

Начало смеркаться. Теперь на перекрестках и развилках водитель подавал сигналы фарами. Ему тоже отвечали световым паролем. Где-то на очередном повороте, получив отзыв на сигнал, водитель свернул с шоссе в лесок, заглушил мотор, выключил свет.

Пьер сказал:

— Надо подождать.

Да, судя по отработке операции, дело организовано здесь было на «ять». Система работала как часы.

Простояли мы в темноте минут двадцать — тридцать. Затем опять выползли на шоссе и гасили время на той же скорости еще часа полтора. Какое-то внутреннее беспокойство, которое подавить было просто невозможно, не покидало меня за все время этой весьма необычной поездки.

И вдруг, проскочив какой-то лесок, Пьер обернулся и произнес совсем неожиданные для нас слова:

— Сейчас подъедем к самолету. Не замедляйтесь. Сразу в самолет. Времени не будет. До свидания. Счастливого пути. Покажите фашистам… э-э… как зимуют раки. Благополучного возвертания!

Мы втроем сжали его протянутую руку.

Конечно же, этого человека вряд ли по-настоящему звали Пьером. При подобной работе наверняка каждый менял свое имя. Но для нас он остался Пьером — одним из антифашистов и интернационалистов, скромно делавших трудное, благородное дело, помогая борьбе героического испанского народа.

Несколько минут спустя шофер подал светом фар условный сигнал, ему ответили. Круто свернув с шоссе, проехали километра два-три по лесному темному проселку, выкатили в поле. На опушке увидели силуэт небольшого двухмоторного самолета. Двигатели работали на малом газу. Автомобиль подкатил к самому аэроплану. Мы выскочили из автомашины и поспешили к самолету.

Тут из леса появилась вторая машина. Мы насторожились.

— Не волновайтесь, — проговорил Пьер.

Из второго автомобиля вышли Ильин, Панфилов и Базаров и тоже устремились к самолету.

— Быстрей, быстрей, товарищи! До свидания, до свидания!

Едва замыкающий Базаров шагнул в кабину, как лестницу убрали, дверцу захлопнули, моторы загудели на полную мощь. Покачиваясь на неровностях импровизированного, видимо, аэродрома, мы пошли на взлет.

В салоне находилось шесть кресел, и мы разместились в них. Стали наблюдать, что будет дальше. За день мы довольно сносно разобрались и в странах света и знали, какой примерно курс должен взять пилот, направляясь в Испанию, — в пределах 120–180 градусов. Однако, набрав высоту метров двести, мы пошли с курсом 250–260 градусов. На запад!

В полутьме салонной подсветки мы с недоумением переглядывались. Спросить о столь странном направлении полета, попросить объяснений было не у кого. Второй человек из экипажа, как только закрыл дверь, сразу же ушел в кабину пилота. Пролетели минут двадцать. Почувствовали: летчик качает машину с крыла на крыло. Это сигнал «Внимание!» или «Все в порядке». Наша машина легла с курса 260 градусов на 100-90.

Вздохнули с облегчением.

Так уж получилось: почувствовав, что машина легла на правильный курс, моторы мурлыкают бархатно — отличный технарь у нашего летчика! — мы ощутили тишину, приятную, знакомую обстановку и, почмокав совсем по-детски губами, уснули.

Без снов.

Сколько мы летели, сказать затрудняюсь. Очнулся от тепла на лице. Открыл глаза. Посмотрел в иллюминатор. И не

удержался от восклицания:

— Ребята! Море!

Остальные тоже прильнули к окнам. Сон будто рукой сняло.

Море, Средиземное море. Под крыльями самолета оно выглядело вогнутым и темно-синим, шероховатым, а у горизонта — выпуклым и золотистым. Слева по курсу сиял поднявшийся над горизонтом краешек ослепительного солнца. Справа в легкой утренней дымке угадывались темные овалы гористого берега.

Солнечный свет еще не достиг земли. Его скрывал горб моря — планета наша все-таки круглая… Но вот и дымку по-над горами тронули янтарные лучи.

Это были берега Испании.

Самолет шел на высоте 100–150 метров.

Будто зачарованные, смотрели мы на восход солнца и не сразу обратили внимание, что дверь пилотской кабины распахнулась.

— Бонжур, товарищи! — услышали мы приветствие. В дверях стоял, вероятно, первый пилот, которого мы так и не видели перед взлетом.

— Мерси, бонжур, — ответили мы нестройным хором и закивали.

Перед нами стоял высокий крепкий мужчина лет тридцати, аккуратно причесанный веселый блондин.

— Карашо? — спросил он, улыбаясь.

Мы поняли: он спрашивал, хорошо ли мы выспались. И опять ответили:

— Мерси.

Он ткнул себя пальцем в грудь:

— Пилот. Жан.

Представились по очереди и мы. Жан показал часы и произнес слишком сложную для нас фразу из трех слов. Одно мы все-таки поняли: «Барселона». Закивали. Жан посмотрел на нас с сомнением и решил, очевидно, объясниться популярнее: показал часы и один палец. Мы закивали столь усердно и радостно, что у Жана не осталось сомнений — его поняли.

Честно говоря, мы не знали, как отблагодарить этих замечательных парней. Сожалели, что не знаем языка. Хотя бы несколько хороших добрых слов. Безусловно, изучая работы М. В. Фрунзе, мы не раз сталкивались с его замечаниями, что человеку, посвятившему себя армии, кадровому военному, знание хотя бы одного иностранного языка просто необходимо. Но времени на это не находилось. Мы приходили в летную школу подготовленными к знакомству с техникой далеко не лучшим образом. Дни и ночи съедало освоение материальной части,

летная работа. И все-таки нам бы следовало урывать хоть по часу в день на изучение какого-либо иностранного языка.

Я говорю это, не только сожалея о прошлом. Хочется снова и снова сказать тем, кто сейчас возносится в небесную высь: помните — вам всегда может пригодиться любой из иностранных языков.

Идущая от сердца улыбка — тоже добрый знак благодарности. Однако нам все-таки казалось, что одной улыбкой не выразишь признательность. Пока мы спали, пилоты работали в тяжелых условиях ночного полета на небольшой высоте. Позже мы узнали: полет наш мало походил на прогулочный. Летчики вели самолет ночью в горных ущельях. При выходе к морю мы могли быть обстреляны зенитной артиллерией французской противовоздушной обороны, встречены французскими же истребителями, а над морем — франкистскими. Тем не менее, эти безвестные герои-интернационалисты, презирая опасность, не раз и не два доставляли в Испанскую республику людей, выразивших твердую решимость сражаться с фашистами.

Подвернув к берегу, самолет набрал высоту и вскоре мы увидели буйную зелень, в которой утопали белые дома набережной, корпуса фабрик и заводов на окраинах.

Жан жестом показал: сейчас самолет пойдет на посадку — и ушел в кабину.

Опять прильнули к окнам. Вот и аэродром. Летчик, убрав газ, с ходу пошел на посадку. Каждый из нас в эти секунды как бы ощутил в своих руках штурвал самолета. Инстинктивно, чуть сдерживая дыхание, мы ждали первого соприкосновения с летным полем.

Мягкий толчок.

Отличная посадка!

Заканчивая пробег, машина подрулила к зданию аэровокзала. Выключены двигатели. Открыта дверца. Щурясь от слепящего солнца, ступаем на землю. Землю Испании.

К самолету подкатил автомобиль с двумя пассажирами. Один представился: «Федя, переводчик советского консульства». Второй был комендантом аэродрома. После знакомства переводчик заговорил с Жаном по-французски. Мы обрадовались, просили сердечно поблагодарить Жана и его напарника за все, что они для нас сделали.

Выслушав, Жан положил руку на сердце, поклонился и ответил через переводчика:

— Я и мой товарищ с радостью принимаем благодарность и благодарим взаимно.

— Нас?

— Да, вас.

— За что? — мы искренне недоумевали.

— За то, — сообщил переводчик, — что вы, не зная их, поверили в их честность, в мастерство летчика.

Так мы оказались в Испании…

Мысленно обозрев путь, который мы проделали, я спросил Петро, как он снова оказался с нами.

Пока в бензовозы наливали горючее и оформляли документы, Петро рассказал, что с семью русскими парнями, тоже шоферами такси в Париже, членами Союза возвращенцев, он пробрался в Испанию и вступил в интернациональную бригаду. Путь его группы из Франции в Испанию был иным, чем наш. Они с проводником перешли франко-испанскую границу по глухим тропам, а дальше по испанской территории пробирались на юг, на базу интернационалистов, расположенную в Альбасете. Оттуда, после соответствующей проверки и обучения, их направили на пополнение одной из интернациональных бригад. В ее составе они участвовали в боях под Сарагосой, дрались смело, мужественно, с полной отдачей сил, не щадя себя, не давая спуску врагу. После боев под Сарагосой группу бойцов-шоферов послали в учебный центр танкистов. Он находился в Арчене — небольшом городке, окруженном горами, недалеко от Мурсии. Здесь Петро учился на водителя танков, осваивая матчасть Т-26. По окончании школы с танковым батальоном его направили на фронт, и с 14 декабря он воюет под Теруэлем.

— Когда я узнал, что танкисты едут за горючим к русским летчикам, попросил у командира разрешения поехать в надежде встретиться с кем-нибудь из парижских «туристов», которых возил. И вот, как видите, надежды мои оправдались, — закончил Петро свой рассказ.

О многом еще хотелось поговорить, но, увы, время на фронте диктует свои требования. Все было готово к отъезду. Танкистов с горючим ждали в части с нетерпеньем.

Как ни жаль, а приходится расставаться. Мы прощаемся с Петро, крепко жмем друг другу руки, желаем боевых успехов.

— Очень рад, что встретился с вами, что вы почти все в добром здравии. Надеюсь, обязательно еще встретимся! Если не здесь, то на Родине, — сказал перед отъездом Петро.

Сел за руль бензозаправщика и, на прощанье махнув рукой, умчался в сторону фронта.

Больше мне не привелось встретиться с Петро. Что случилось с ним потом? Как сложилась его дальнейшая судьба? Не знаю. Ведь мы даже фамилии его не знали, не догадались спросить.

…К концу декабря противник сосредоточил под Теруэлем

более 250 самолетов. Продолжали прибывать новые группы авиации. Республиканцы могли использовать в этой операции около 250 машин. Самолеты были изрядно потрепаны в предыдущих боях. Их отремонтировали не на заводах, а силами технического персонала аэродромов. И конечно же, при острой нехватке самых необходимых запасных частей. Тридцать легких штурмовиков-бомбардировщиков (Р-зет) обладали максимальной скоростью 250–270 километров в час, а действовали обычно на скорости 170–180 километров. Для успешного выполнения боевой задачи они требовали значительное количество истребителей прикрытия. Как правило, в соотношении один к одному.

А в это время на границе Франции и Испании во французских портах томились в бездействии летчики-добровольцы и испанские пилоты. Десятки истребителей последней модификации, закупленные Испанским правительством у Советского Союза, торчали на запасных путях и в пакгаузах. Испанцы да и мы рассчитывали на получение этих машин к началу Теруэльской операции. Однако правительство Франции не пропускало через границу вооружение и добровольцев, ссылаясь на всяческие крючкотворные постановления пресловутого Комитета по невмешательству.

Положение осложнялось еще и тем, что многие летчики, имевшие боевой опыт, например пилоты эскадрилий Смирнова и Плещенко, участвовали только в начале операции. Это было в декабре. Многие из наших пилотов к тому времени уехали на Родину, а другие несли службу ПВО на побережье. Их место в строю заняли хорошие, подготовленные летчики, но они не имели практического боевого опыта. Каждый из них в большей или меньшей степени страдал недостатками, присущими бойцам с подготовкой мирного времени, теми же, какими в свое время «болели» и мы. Понадобилось время, чтобы новички «излечились». Я об этом могу судить по примеру своей группы.

Соотношение сил в период, когда на теруэльском направлении воздушные бои приняли тяжелый, ожесточенный характер, как видим, было не в пользу республиканцев. В столь сложных обстоятельствах республиканские летчики сражались смело, самоотверженно, проявляя массовый героизм.

Напряженной для нас была пятидневка с 27 по 31 декабря. В эти дни решался вопрос: освободят ли Теруэль республиканцы или он останется в руках мятежников?

Стояла суровая зима, выпал снег. Особенно тяжело было нашим техникам-испанцам, не привыкшим к подобным условиям. Большинство из них — жители побережья, а там такой жестокой зимы не бывает. И то сказать, что спали техники, если им вообще

удавалось отдохнуть, по три-четыре часа в сутки. Нам бывало не легко — летали и вели воздушные бои от света до сумерек, а техникам приходилось осматривать и ремонтировать машины уже в темноте.

Чтобы к утру самолеты были готовы подняться в воздух, техникам нужно было начинать запуск моторов посреди ночи, за два-три часа до рассвета, и потом систематически прогревать их. Это повторялось из ночи в ночь, а отдохнуть днем техникам тоже не удавалось. После каждого вылета необходимо было осмотреть двигатель, матчасть. И притом очень и очень внимательно. Наши техники оказывались на высоте. Не помню случая, когда матчасть подводила бы нас по их вине.

Снежные заносы перекрывали взлетно-посадочную полосу, а машин для ее расчистки не было. Почти все делалось вручную. Впрочем, привести в полный порядок взлетно-посадочную полосу толком не удавалось. Решили не чистить аэродром, а накатывать наст, благо глубина снежного покрова была невелика.

Два грузовика тянули вдоль полосы длинное толстое бревно, которое приминало снег. Несколько рейсов из конца в конец полосы — и покрытие могло выдерживать приземление истребителей довольно сносно. И тут же подновляли маскировку, делая круги из золы и земли.

Я уже говорил, что бомбардировочной авиации в республиканской армии было мало, а 30 самолетов Р-зет требовали такого же количества истребителей прикрытия. Поэтому в большинстве случаев истребители действовали и за штурмовиков, и за бомбардировщиков. Чаще всего И-15 и И-16 вылетали на самостоятельную штурмовку наземных целей, поддерживали наступающие сухопутные войска. Наиболее удачно они действовали тогда, когда атаковали железнодорожные станции и вражеские колонны на марше.

В один из таких штурмовых вылетов эскадрилья Девотченко атаковала войска противника, которые высаживались на железнодорожной станции. Действия Девотченко прикрывала эскадрилья Сарауса. Она держалась над целью, ожидая своей очереди.

Мы уже выработали тактику обработки наземных целей — одна эскадрилья атакует, вторая ее прикрывает. Штурмующие тратят не более сорока процентов боекомплекта. Затем первая группа уходит вверх, передавая цель товарищам, если, конечно, к тому времени не подходили истребители противника. Это случалось чаще всего. Тогда самолеты прикрытия вступали в бой, а остальные спешили им на помощь. Она бывала необходима. Ведь враг в то время обладал численным преимуществом.

Случилось так и в тот раз. Эскадрилья Девотченко дружно и успешно вела штурмовку. На земле среди мятежников началась паника. Толпы ошалевших от внезапности налета солдат метались на станционных путях. Рев моторов и пулеметный огонь ошеломляли конницу. Лошади выпрыгивали из вагонов, ломали их. Несколько пульманов с боеприпасами, подожженных зажигательными пулями, охватило пламя, начали взрываться снаряды.

Вот-вот ребят Девотченко должны были заменить на штурмовке испанцы эскадрильи Сарауса. В это время к станции приблизились две группы «фиатов» и группа Ме-109.

Передовая группа «фиатов» прежде всего связала боем эскадрилью Сарауса. Вторая группа «фиатов» и «мессеры» навалились сверху на эскадрилью Девотченко. Наша эскадрилья патрулировала поблизости. Я видел картину разворачивающейся схватки. Мы поспешили на помощь.

Зная, что «мессеры» предпочитают драться, обладая преимуществом в высоте, мы постарались отобрать его у немецких летчиков — поднялись выше Ме-109. Атаку начали сверху. Податься некуда — «мессеры» ушли вниз. Но ведь там находились «фиаты». Противник невольно нарушил порядок в рядах своих союзников. «Мессеры» перемешались с «фиатами». Это дезорганизовало бой.

Замешательство врагов было недолгим. Однако Девотченко правильно им воспользовался. Он увел своих товарищей вверх, к нам. Мы прикрывали их уход огнем. Едва немцы и итальянцы разобрались между собой, «мессеры» рванулись вверх, но не тут-то было. Теперь обе наши эскадрильи — Смолякова и Девотченко — зорко следили за их действиями, преградили путь на высоту. Одна за другой срывались их попытки «оседлать» нас. И тогда, бросив союзников на произвол судьбы и используя свое преимущество в скорости, «мессеры» пустились наутек.

Еще раньше, едва Девотченко со своими товарищами выбрался наверх, часть нашей эскадрильи во главе с командиром Смоляковым ушла на поддержку истребителей Сарауса. Мы объединили усилия. После двух-трех наших совместных атак бежали с поля боя и итальянцы. Нами было сбито три самолета противника: два «фиата» и один «мессер». У нас погиб один летчик из эскадрильи Девотченко, принявшей на себя удар группы «фиатов» и «мессеров» одновременно.

В последней декаде декабря 1937 года к нам из штаба республиканских войск привезли газеты за несколько дней. В одной из них была напечатана статья испанского поэта Мигеля Эрнандеса (казненного диктатором Франко в 1942 г.). Нам

перевела ее Валя Александровская. Статья Эрнандеса произвела на нас большое впечатление. Много лет спустя в одной из книг о национально-революционной войне в Испании мне встретился перевод этой статьи. Вот она.

«Будем твердо стоять на своих постах.

Решающие дни, переживаемые нами, создали как бы наковальню, на которой будут испытаны моральные и физические качества людей, поставивших своей целью победить фашизм.

В Теруэльской Сьерре, где на высотах отмечена самая низкая температура в Испании, солдаты 11-й дивизии стояли как бы отлитые из несокрушимого металла. Истекшая неделя была для них победоносной. Снег, мороз, ветер и противник обрушивались на них в эти декабрьские дни в суровых горах. От мороза леденели уши, перехватывало дыхание. Казалось, сама стихия вместе с врагом сражалась против солдат 11-й дивизии. Но они стояли насмерть.

Солдаты 11-й дивизии стойко и бодро перенесли самые трудные бои с фашистами в наиболее страшные дня зимы. Они очистили от захватчиков деревни Конкуд, Сан-Блас и этим сделали возможным окружение Теруэля, они сдерживали и сдерживают многочисленные силы врага, стремящегося прорвать окружение, бьют его, демонстрируя свою твердую волю победить и всегда идти вперед. Эта воля тем тверже, чем яростнее стремление врага прорваться к окруженному городу.

Воля к победе у этих солдат наиболее ярко проявилась вечером 19 декабря. С пением «Интернационала» и криками «Мы — листеровцы» они выдержали натиск легионеров и фалангистов, атаковавших их под прикрытием сильного артиллерийского огня. Противник вынужден был отступить, неся большие потери.

Если вы будете их искать, вы найдете их под пулями и разрывами снарядов; они твердо стоят на своих постах! Если вы будете их искать, вы найдете их в снегу, тоже атакующем их, но они растапливают его своим энтузиазмом и бодростью, они твердо стоят на своих постах! Если вы будете их искать, вы найдете их среди зимы, ветра, мороза пламенными, как костры; они твердо стоят на своих постах! Если вы будете их искать, вы найдете их отвоевывающими деревни у фашистов, захватывающими оружие у врага, спасающими женщин, детей, Испанию от фашизма. Они твердо стоят на своих постах!»

В самый разгар боев перед Новым годом мы распрощались с Михаилом Викторовичем Кригиным. Он был назначен заместителем командующего по вспомогательной авиации, в части которой входили транспортные, санитарные самолеты и самолеты связи, Кригин таки оказался прав — переводчицу нам

прислали незадаром.

Жаль было расставаться с Михаилом Викторовичем. Я и все ребята сдружились с ним, полюбили его за теплую, отцовскую заботу о нас. Мы понимали, что без него работать нам станет труднее и сложнее.

Проводы проходили по-семейному. Много говорили ребята хорошего в адрес Михаила Викторовича. Но и грусть расставания сидела за одним с нами столом. Летчики преподнесли Кригину от имени личного состава памятные подарки. При прощании каждый желал ему здоровья и успехов. Растроганный Кригин благодарил. Перед тем, как сесть в машину, сказал:

— Будем твердо стоять на своих постах!

Глава 8. Жизнь и смерть рядом

Применяем новую тактику. — Бои обостряются. — Склоняем головы перед павшими смертью храбрых. — Энрике Листер о героизме республиканцев. — Неистовая схватка. — Ранение. — Госпитальные дни. — Друзья навещают «отдыхающих». — Ошибка Ивана Девотченко. — Последние дни над Теруэлем. — Вогнали в землю 50 вражеских самолетов. — Возвращение в Ла-Сенью

Продолжая наступление, республиканские войска 27 декабря 1937 года освободили Теруэль. Однако в самом городе и в близлежащих от него районах еще оставались отдельные очаги сопротивления франкистов. Испанские товарищи нам сказали: Генштаб республиканской армии операцию по освобождению Теруэля считает законченной.

Некоторые части сняли с передовой и отвели на отдых. А через сутки их снова ввели в бой.

Проводя разведку и штурмовку войск противника за линией фронта, мы видели, что к району Теруэля враг подтягивает крупные силы пехоты, артиллерии, танков и авиации. Мне трудно было судить, как реагировали в штабе республиканских войск на наши доклады о наращивании сил мятежников. Одно было ясно: относительное затишье, которое установилось на фронте, не предвещало ничего хорошего. Оно напоминало предгрозовую тишину.

Нам, летчикам, пришлось много и основательно поработать в тылах врага. Мы штурмовали войска, выгружавшиеся на железнодорожных станциях, нападали на колонны, двигавшиеся по шоссейным дорогам. Обнаружив противника, в новых боях мы не бросались в атаку сломя голову. Тщательно оценивали

обстановку. Старались занять наиболее выгодную позицию, используя солнце, время дня, поведение противника. И не забывали о задней полусфере.

Если группа противника состояла из бомбардировщиков, прикрытых истребителями, мы, выделив четыре — шесть машин, связывали ими самолеты прикрытия, а основными силами атаковали «Хейнкели-111». Заметив же одних истребителей врага, мы старались не ввязываться в бой, а пройти на территорию противника и поискать там его бомбардировщики. Они-то и были для нас целью № 1. А обнаружив их, атаковали. Основной удар направляли по ведущей девятке, вынуждая штурманов сбросить бомбы на свою территорию, не допуская их к позициям республиканских наземных войск. Когда бомбардировщики противника ко времени встречи уже выходили на боевой курс, мы открывали огонь с дальней дистанции.

Наши атаки имели успех при условии, если с первого же захода нам удавалось поджечь один или несколько бомбардировщиков ведущей девятки. Если этого мы достигали, то у летчиков остальных вражеских самолетов остывал пыл, они очень часто старались тут же избавиться от груза и уйти на свою территорию.

Правда, не всегда обойдешь заслон истребителей прикрытия. Иногда обстановка заставляла нас ввязываться в бой с «фиатами» и «мессерами». Тогда бомбардировщиков атаковали И-15, обычно следовавшие за нами. Связанные боем, истребители противника не могли помочь своим подопечным. Если мы уже заставали другую эскадрилью в схватке с истребителями прикрытия, то сами, будто шмели, набрасывались на бомбардировщиков врага.

У летчиков как бы повысилась острота зрения, увеличился угол обзора. Мы обнаруживали теперь противника раньше и на большем удалении, чем прежде. Этому способствовало и более точное распределение зон воздушного пространства между звеньями, а в звеньях — между парами. Летчики за несколько секунд, которые отделяли начало атаки от момента открытия огня, успевали не только осмотреть заднюю полусферу, но и увидеть, что там происходит, оценить обстановку и принять соответствующее решение.

Бойцы научились лучше понимать друг друга в воздухе. Сигналы ведущего летчики-ведомые улавливали быстрее, выполняли задания дружнее. Единство взглядов на ведение боя, тактику, практику боевой работы крепло с каждым новым вылетом.

Конечно, никакая осмотрительность, слаженность, слетанность, тактическое мастерство не гарантировали нас от

атак противника со стороны задней полусферы. Обстановка, положение машины в пространстве во время воздушного боя изменяются в мгновение ока. В круговороте схватки при перемещении десятков машин как по горизонтали, так и по вертикали полусфера по отношению к одному истребителю противника может оказаться задней по отношению к другому, и наоборот. Правда, вероятность (непредвиденная вероятность) подобной встречи значительно уменьшилась.

Еще в октябре мне врезался в память интересный разговор между Соколовым и Скляровым. Тогда он поразил меня, но потом подобные воспоминания о бое, казавшиеся поначалу почти невероятными, сделались обычными.

Речь шла даже не о первых атаках, которые помнят многие, а о действиях в середине схватки, когда летчики достаточно накрутились и на вертикалях и на горизонталях.

Скляров и Соколов атаковали пару «фиатов». Скляров был ведущим, Соколов — ведомым.

— Сблизился с «фиатом» на 350–400 метров, — рассказывал Виктор Скляров. — «Ну, пора» — и пальцы на гашетку. И тут же себя одернул: «Спешишь! «Фиат» идет впереди, в ус не дует. Не видит, значит». Подошел к «фиату» на 300–250 метров: «Ну!» А во мне будто второе «я» проснулось: «Чего торопиться? Ведь не видит тебя итальянец. Подойдешь ближе — ударишь наверняка!» Первый-то, нетерпеливый, шепчет: «Уйдет! Оба уйдут!» «Смотри: спокойненько летят. Не колготись!» — это терпеливый говорит. Дистанция — 200–150 метров. «Стреляй! Раззява!» — орет первый. Тогда второй еще громче: «Подожди! Ну, милый, подожди!» — и словно держит рукой гашетки, не дает пустить в дело пулеметы.

Я словно Иванушка на распутье: то с первым согласен, то со вторым. Не успеваю на гашетки нажать, пока на стороне первого своего «я», а второй — гашетки рукой держит.

120-100 метров до «фиата». Тут оба гаркнули: «Давай!» Ну, я и ударил. Посмотрел — прав второй. Сразу после очереди мой «фиат» вроде удивленно этак задумался, на месте как бы застыл. Я едва отвернул, чтобы не столкнуться с ним, а затем «крестничек» клюнул — и к земле, выпустив страусиное перо дыма.

«Молодец! — хвалю себя. — Молодец, проявил выдержку, послушал умного человека». Да и Ваге, Соколову, значит, дал возможность отличиться. Вслед за мной он сбил второго «фиата». Правда, его летчик успел сигануть на парашюте.

А Соколов поведал о бое так:

— Хотите верьте, хотите нет, а я иногда своим ведущим

командую. Когда во время боя мы сумели зайти в хвост паре «фиатов» и вышли на дистанцию около четырехсот метров, а те нас не чуют, я одно твердил ведущему: «Дорогой ты мой, славненький, погоди, не вспугни их сердечных! Я ведь тоже хочу стрельнуть! Оставь мне моего «фиата»!» И что ж? Послушался меня Витенька. Тогда я уже увереннее стал и не прошу — приказываю: «Не смей открывать огня! Не будь эгоистом!» Снова послушался Витя. А когда дистанция стала меньше ста пятидесяти метров, а Виктор устремился на «фиаты» и забыл, наверное, что стрелять надо, я не выдержал, крикнул: «Да что ж ты, милок! Пора! Проскочишь, не успеешь выстрелить, перехитришь самого себя!» Сам же держу на прицеле своего «фиата». И только успел крикнуть: «Давай!» — как Витя будто услышал меня, дал очередь, и из «фиата» получилась свечка.

«Молодец! — мысленно сказал я ведущему. — Всегда слушайся, что тебе говорят старшие, и будет порядок».

Даю очередь по «фиату». Да, видно, много сил потратил, командуя Скляровым. Мой «фиат» только запарил. Не захотел гореть. Тут из кабины, как пробка из бутылки шампанского, выскочил парашют, а за куполом, как чертик на ниточках, — летчик. Вовремя! По мне сзади ударил очередью еще один «фиат». К счастью, он был далековато. Его пулеметы сделали лишь несколько дырок в хвосте моего самолета. Мы — вверх. И пошла чехарда: за нами — «фиаты», за «фиатами» — наши ребята. В общем, свалка продолжалась. Но мы в накладе не остались.

Подмигнув слушателям, Вага хлопнул Виктора по плечу и наставительно сказал:

— И впредь, если полетим вместе, ты, Витек, повинуйся. Я тебе плохого не пожелаю.

Слушая исповеди, ребята хохотали, а Скляров, нахмурившись, отвечал:

— Хорошо, Иван. Будь по-твоему, раз у нас с тобой отработана телепатия. Только ты, будь ласка, стреляй получше. А то у Муссолини не хватит шелка на парашюты. Не вводи ты беднягу в расходы.

Шутка шуткой, но я по себе знаю и опытные люди подтвердят, что выдумки в этих рассказах в общем-то нет. Такое если и может выдумать, то лишь человек, переживший подобные перипетии боя. А из столь подробного отчета о схватке следует один вывод: у летчиков значительно повысилось восприятие происходящего, возросла быстрота и точность реакции в оценке обстановки, в принятии решения.

Ведь речь идет об одном бое. Точнее, о единственной атаке, ее завершающей части, когда машины прошли всего 300–320

метров, догоняя «фиаты». Скляров хотел открыть огонь с дистанции 400–450 метров, а дал очередь со 120–100 метров. Следовательно, чувства, которыми они делились, были присущи им во время прохождения отрезка в 300–320 метров. Скорость И-16 превышала скорость «фиата» на 90-100 километров в час, значит, отрезок в 300–350 метров летчики преодолели за 10–12 секунд. И эти секунды вместили в себя оценку обстановки, рассуждения о правильности выбора и точное решение, определившее исход атаки.

Не всегда и не всем из нас сопутствовали только удачи. Общим несчастьем для всего нашего личного состава явилась тяжелая утрата, которую мы понесли 28 декабря. Во время налета наших самолетов на железнодорожную станцию огнем зенитной артиллерии сбили Ивана Соколова. Снаряд разорвался под самолетом. Машина загорелась. Летчик, видимо, был тяжело ранен. Но несколько секунд спустя, вероятно придя в себя, Иван сумел выровнять беспорядочно падавшую машину. Более того, в глубоком пике ему удалось сбить пламя, ликвидировать пожар. Потом Соколов развернулся и стал уходить на республиканскую территорию. Машина шла достаточно ровно, мотор работал неплохо. Мы, продолжая штурмовку, подумали, что все обойдется благополучно.

Соколова сопровождали, охраняя от противника — большого любителя легкой поживы. Мы уже давно знали эту слабость врага и не предоставляли подбитого товарища превратностям судьбы. Отход Соколова на свою территорию прикрывали Скляров и Рязанов. Ивану удалось дотянуть до своих. Однако посадить самолет у него, очевидно, не осталось сил. Наверное, Соколов снова потерял сознание, иначе трудно понять происшедшее дальше. Машина с небольшим углом пикирования, но сильно накренясь, как бы безвольно скользя, ударилась о каменистую землю.

Больно, очень больно было сознавать, что погиб еще один наш боевой товарищ — Иван Соколов, Вага, как любовно мы его называли. Теперь уже трудно вспомнить, откуда взялась ласковая кличка Вага. Наверное, из училища. Когда Соколов служил под Бобруйском в моем подразделении, его тоже называли Вагой.

Иван был уравновешенным и смелым человеком. Волевым летчиком. Не терялся в сложной обстановке. Верным боевым другом считали его все наши однополчане. Можно было положиться на него как на самого себя. Соколов обладал великолепными качествами воздушного снайпера. В Бобруйском гарнизоне в подразделении, которым мне довелось командовать, очень немногие умели поражать воздушную цель так, как это

делал Соколов. Командование не раз отмечало его мастерство, награждало призами.

После первого воздушного боя с «мессерами», когда решался вопрос о назначении высотных чистильщиков, после Смолякова — командира звена, я, не раздумывая, следующим назначил в четверку Соколова, твердо уверенный, что его место именно там. И в боях Соколов оправдал доверие. Только за двенадцать дней с начала Теруэльской операции на счету летчика-истребителя Соколова числилось два самолета противника, сбитых лично, и три — в группе. А свой общий счет он открыл одним из первых — три сбил лично и семь машин противника уничтожил в группе.

Впрочем, Соколов обладал не только талантом летчика-истребителя и воздушного снайпера, но и терпением и тактом педагога. Он выполнял в эскадрильи обязанности инструктора по воздушному бою…

Вернувшись после штурмовки на свой аэродром, я побежал на КП, к телефонам. Может быть, все-таки жив Соколов… Теплилась еще такая надежда. У аппаратов находилась наша переводчица Валентина Александровская. Она поглядела на меня крупными округлившимися глазами.

— Звонили с передовой? — спросил я.

Покусывая губы, чтобы сдержать слезы, Валя кивнула.

— Погиб?

— Соколов… погиб… — с трудом выговорила она и отвернулась. Для нее это была первая смерть в бою человека, которого она знала лично, с которым еще какой-то час тому назад разговаривала, может быть, шутила, глядя снизу вверх на сокола в летном комбинезоне на молниях и сбитом на затылок летном шлеме.

— Поступило новое задание? — спросил я у Александровской.

— Да, товарищ командир группы. Вот оно… Быстро оценив смысл приказа, дал указание ускорить дозаправку горючим самолеты, пополнить боекомплект. Объяснил летчикам характер цели, порядок и маршрут полета и подхода. И как-то взгляд мой невольно задержался на бывших новичках, тех, кого готовил к схваткам с противником Иван Соколов.

«Новички, новички, — думал я, глядя на них, теперь уже обстрелянных истребителей, стоявших передо мной с суровыми, обветренными лицами. — Вас, когда были новичками, готовил к боям ваш наставник и друг Иван Соколов».

Словно наяву послышался мне вдруг голос Ивана:

— Будь всегда осмотрителен, собран, — говорил он ученику. — Первым обнаруживай противника. Уже в этом будет

твое преимущество перед врагом… Атакуй первым! Но прежде чем нажать на гашетки, обернись, посмотри, нет ли на хвосте врага. Огонь открывай с ближней дистанции. И обязательно прицельный! Старайся с первой атаки сбить или подбить противника. Стрелять с дальней дистанции неприцельно, навскидку обязан тогда, когда выручаешь из беды товарища или когда непременно хочешь заставить бомбардировщиков врага сбросить бомбы хотя бы на пятьсот-триста метров не доходя до цели…

Припомнился мне случай в Сарагосской операции. Как-то пришлось нам туговато. Я решил взять с собой в боевой вылет летчика-новичка, которого тренировал Иван Соколов. В проведенных учебных боях пилот проявил себя неплохо, перегрузки выдерживал прилично и в общем показал хорошие результаты.

Узнав о моем приказании, Иван очень официально подошел ко мне:

— Разрешите обратиться, товарищ командир!

— Слушаю, Иван.

— Товарищ командир, пока назначенного вами летчика брать на боевой вылет не следует.

— В чем дело?

— С ним надо провести еще два-три воздушных боя на перегрузки. Потом можно со спокойной совестью посылать на любое боевое задание.

— Но лететь больше некому!

— Я слетаю за него.

— Ты только что вернулся, вел бой, устал…

— Пока я у него в дядьках, — настаивал Соколов, — то не только перед вами, а прежде всего перед своей совестью отвечаю за него. Дам все, что могу, отпущу от себя — пусть хоть на голове ходит. Спрошу как с товарища, а не как с ученика…

— Твои пойдут на голове. Скорее итальянец либо немец башку об землю расшибет… И держишь ты их в страхе божьем.

— Жаловались? — немного насупился Иван.

— Нет, наоборот, — улыбнулся я. — А про страх божий… Сам видел, как ты их воспитываешь.

— Не для парада, в бой готовлю, товарищ командир.

И уговорил-таки Иван меня не брать с собой летчика-новичка. Сам полетел. Попали мы в тяжелую схватку. У меня в глазах рябило от перегрузок, когда мы дрались с превосходящей нас группой «фиатов». Жарко пришлось. Соколов раза два отшивал от меня длинными очередями какой-то прилипчивый «фиат». Новичок, действительно, вряд ли выдержал бы такое напряжение.

Может быть, ему бы не хватило именно двух-трех тренировочных боев, чтобы выдержать.

Да, летчики, которых тренировал Иван Соколов, в схватках показывали себя грамотными истребителями, смелыми, напористыми, волевыми. Ведь именно грамотность в летном и военном смысле позволяют пилоту быть смелым. Обладая одной только волей, и на балалайке «Барыню» не сыграешь. Поэтому понятна была та благодарность, с которой летчики отзывались об Иване Соколове как об инструкторе… И вот его не стало…

Учтя горький опыт провала первого контрнаступления, франкисты сосредоточили значительные силы и 29 декабря снова перешли в контрнаступление. В нем участвовали наиболее подготовленные франкистские войска. Если в первом контрнаступлении действовало около четырех дивизий противника, то теперь их было до семнадцати. Командовали ими наиболее опытные генералы. Контрнаступление пехоты поддерживало значительное количество танковых, артиллерийских и авиационных соединений и частей. На земле и в воздухе разгорелись ожесточенные, кровопролитные бои.

Мы, напрягая все силы — физические и моральные, поддерживали наземные части, поливали пулеметным огнем атакующие части противника, прикрывали республиканские войска от налетов бомбардировочной авиации врага. Одновременно вели воздушные схватки с истребителями. Вылетали на штурмовку железнодорожных станций и шоссейных дорог, по которым поступали на фронт подкрепления врага.

Став в известном смысле универсалами, мы, сами того не замечая, опрокидывали жившие в нас представления об истребителе как о летчике, чье предназначение — в основном схватка с самолетами противника в воздухе. Опыт показал, что истребители накрывают и наземные цели.

29 декабря 1937 года летчики эскадрильи произвели по пять боевых вылетов. Дрались упорно. На бреющем полете расстреливали цепи шедшего на штурм Теруэля врага. Вели воздушные бои с бомбардировщиками и истребителями противника, прикрывали республиканские части с воздуха.

Не менее напряженными были и последующие дни. Линия фронта почти не изменялась, и мы понимали, что республиканские части держатся на своих позициях очень стойко. Не везде и не всегда мы успевали. Тогда на защитников Теруэля обрушивались «хейнкели». Не считаясь с потерями, франкисты стремились во что бы то ни стало захватить город к Новому году. Они вели почти беспрерывные атаки. Республиканские войска стояли насмерть. Ожесточенные атаки врага наталкивались на

неприступную, как бы бетонную стену — стойкость республиканских войск.

Вспоминая об этих днях, прославленный республиканский генерал Эрнике Листер так охарактеризовал ход боев:

«29 декабря крупные силы пехоты пытались прорвать нашу оборону и в тот же день войти в Теруэль. Их поддерживали большое количество танков, адский огонь почти 600 орудий, ливень бомб (многие из которых были 250-500-килограммовыми), сбрасываемых 80 самолетами, и пулеметный огонь множества самолетов-истребителей.

На фронте от Конкуда до Сан-Бласа — на главном направлении атаки, защищаемом 11-й дивизией, противник не продвинулся вперед ни на шаг ни 29-го, ни в следующий день, хотя атаковал беспрерывно.

Вот боевые сводки трех бригад 11-й дивизии (все три бригады находились на линии фронта, я не имел ни одного человека в резерве), которые отражают напряженность боя и героизм наших людей лучше, чем это смог бы сделать я:

«…1-я бригада, 29 декабря. После артиллерийской и минометной подготовки, с огромной силой обрушившейся на наши позиции, противник предпринял мощную атаку против наших позиций и сектора 100-й бригады. Когда мы заканчиваем эту сводку, атака противника еще продолжается. Отбивая атаки на протяжении всего дня, наши солдаты нанесли ему большой урон пулеметным огнем и ручными гранатами, и он оставил на проволочных заграждениях массу убитых. Авиация врага непрерывно действовала на протяжении всего дня, взаимодействуя с наземными силами.

30 декабря. На рассвете, после сильной артиллерийской подготовки, противник начал новую бешеную атаку с использованием еще большего количества оружия и людей, чем накануне. Наши войска продолжали сражаться с непревзойденным героизмом, но в некоторых местах вынуждены были отойти. В результате героических усилий мы вернули потерянное, принудив танки противника, уже достигшие наших позиций, отступить.

9-я бригада. 29 декабря. В предыдущую ночь противник пытался застать нас врасплох, но его атака была полностью отбита. Днем наблюдалась большая активность вражеской авиации и артиллерии, наши позиции подвергались интенсивной бомбардировке с воздуха и обстрелу из пушек. На правом фланге 100-й бригады нас дважды атаковали 15 танков. Ружейным и пулеметным огнем они были отбиты. В результате третьей атаки танкам удалось пересечь линию 100-й бригады.

30 декабря. После длительной авиационной и артиллерийской подготовки противник бросил большое количество людей и техники в яростную атаку, направленную главным образом против сектора 100-й бригады. Мы встретили его сильным фланговым огнем, отбили все атаки и причинили большие потери. Этот маневр был совершен быстро и с большой отвагой.

100-я бригада. 29 декабря. После интенсивной авиационной и артиллерийской подготовки противник предпринял сильную атаку по всей линии фронта. Атака продолжается и сейчас, когда мы даем эту сводку. Враг использует все имеющиеся у него виды боевых средств и массы людей. Неоднократно земля устилалась трупами врагов. Наши солдаты с большим подъемом совершают подвиги, восхищая своим героизмом.

30 декабря. Накануне мы сохранили наши позиции в итоге ожесточенного боя, в котором противник понес огромные потери. Сегодня он предпринял новую атаку крупными силами людей, поддержанных большим количеством танков и другими военными средствами; эта атака, как и вчера, была отбита нашими солдатами со сверхчеловеческим напряжением. Мы сходились в рукопашной схватке не только с людьми, но даже с танками, достигшими линии нашей обороны. Причем люди не покинули своих позиций, они вывели из строя несколько танков противника, а других обратили в бегство. Тела раненых и трупы мятежников покрывают поле боя. Враг не подбирает их».

…В последние дни 1937 года противник предпринял новый ожесточенный штурм Теруэля. Казалось, что республиканские войска не выдержат такого свирепого натиска и оставят город. Противнику удалось даже захватить отдельные опорные пункты. Но большего достичь враг был не в состоянии. Республиканцы устояли, выдержали натиск. Более того, стоя насмерть, республиканские войска сумели ликвидировать очаги сопротивления в самом Теруэле, и 8 января 1938 года город был освобожден полностью.

В один из дней начавшегося второго наступления франкистов мы вышли на штурмовку железнодорожной станции. Противник круглосуточно подвозил к фронту резервы. Отказавшись от марша на Мадрид, командование мятежников и интервентов бросало все новые и новые части в район Теруэля, где республиканцы добились известного успеха.

Мы подошли к железнодорожной станции северо-восточнее Теруэля вместе с эскадрильей Фернандо Клаудина. На путях стоял эшелон с пехотой и артиллерией противника. Открыли огонь зенитки. Особенно неистовствовали малокалиберные,

наиболее опасные для нас в момент выхода из атаки. Именно малокалиберная зенитная установка подбила самолет Соколова. Как я выяснил, случилось это так.

Проводя штурмовку, мы обычно довольно точно устанавливали расположение батарей. Заканчивая атаку, летчик выводил самолет за пределы действия зениток и там шел вверх. Казалось почти невероятным, чтобы снаряд малокалиберной зенитной артиллерии мог поразить машину, идущую на бреющем полете. Однако противник постоянно искал новые тактические приемы стрельбы. Вероятно, в тот день, когда был сбит Соколов, зенитчики, охранявшие станцию, кроме обычных стационарных использовали несколько блуждающих малокалиберных батарей. Их хорошо маскировали, и они молчали до поры.

Когда штурмующие звенья установили границы зенитного огня и, не опасаясь, стали круто уходить вверх, блуждающие ли, резервные ли батареи и открыли по ним огонь. Дело в том, что при уходе вверх самолета, он, во-первых, задрав нос, как бы подставляет под огонь наибольшую площадь, во-вторых, при изменении направления движения теряет скорость и, в-третьих, по отношению к наблюдателю — в данном случае зенитчику — машина как бы зависает в воздухе, становится на какое-то время неподвижной мишенью.

Вот в такой момент зависания противник и сбил Соколова. Следовавшие за Иваном истребители, конечно, атаковали батарею, разогнали прислугу, но уничтожить орудия было не под силу нашим пулеметам.

Теперь при штурмовке мы старались уходить вверх, пролетая за станцию, теряя несколько секунд, но почти в безопасности. Наша эскадрилья подожгла несколько вагонов со снарядами, расстреляла пехоту и кавалерию. Настал черед сменить прикрывавшую нас эскадрилью Клаудина. Мы отправились наверх, а наши товарищи-испанцы — вниз, на врага.

В это время к станции подошла смешанная группа «фиатов» и «хейнкелей». Завязался бой. И тут я увидел, что два «Хейнкеля-111» прижали к земле один из самолетов эскадрильи Клаудина. Я ринулся вниз, давая очередь за очередью с дальней дистанции. Преследователи отвернули. И тут по номеру машины я узнал, что летчик, которого я выручил из очень сложного, почти безвыходного положения, не кто иной, как Фернандо Клаудин. Он помахал мне рукой и пошел вверх продолжать бой.

Истребителей противника мы обратили в бегство и пошли на свой аэродром. Минут через десять после посадки к нам прилетел Клаудин. Он с несвойственной для него живостью выскочил из кабины, подбежал ко мне и крепко обнял.

— Спасибо, спасибо, Алехандро, — взволнованно повторял Клаудин. — Теперь в каждый мой день рождения, прежде чем выпить за свое здоровье, я буду поднимать тост за тебя!

31 декабря мы работали с полным напряжением, оказывая поддержку обороняющимся. К концу дня эскадрилья четвертый раз вылетела на боевое задание: действуя против атакующей пехоты противника, помогала республиканцам удерживать занятые позиции. Нас прикрывала эскадрилья Клаудина. После четырех заходов нам предстояло поменяться местами.

Встретившись в воздухе с испанскими товарищами — эскадрильей Клаудина, мы пошли к фронту. Выйдя в район штурмовки, установили по сигналам расположение своих войск, наметили цели и пошли на врага.

В первой атаке по наступающим франкистским цепям мы заставили их залечь. На втором заходе, как и намечалось по плану, обрушились на артиллерийские огневые точки противника.

А дальше план штурмовки был нарушен. Разогнав солдат у орудий, мы выходили из второй атаки, когда заметили группу вражеских бомбардировщиков. Их ведущий закапчивал доворот на боевой курс. Эскадрилья Клаудина уже вступила в бой с истребителями прикрытия. Мы, не набирая высоты — времени для этого не оставалось, — с ходу пошли на сближение с бомбардировщиками. Атака пришлась снизу и сзади. Своим звеном я с дистанции 300–400 метров начал бить по франкистским самолетам, которым осталось самое большее пройти километр, чтобы дотянуть до цели — позиций республиканцев, истекающих кровью в неравной борьбе с отлично оснащенным артиллерией противником. Не хватало только, чтобы на наших глазах враг обрушил свой смертоносный груз на головы героических защитников Теруэля.

Вслед за мной и другие звенья эскадрильи открыли огонь по вышедшим на боевой курс «Хейнкелям-111». Но враг проявлял упорство. Видя, что его истребители прикрытия связаны боем и он фактически предоставлен самому себе, ведущий немецкой группы продолжал тянуть к цели.

Мы, развернувшись, повторили атаку. Моему звену удалось сбить головной самолет первой девятки.

И тут нервы вражеских штурманов не выдержали. Чтобы облегчить свой отход, они начали беспорядочно сбрасывать бомбы. Многие из них угодили в расположение наступающих франкистских войск. Что ж, противник вдвойне наказан за упрямство. Решился идти — иди несмотря ни на что. Остановиться на полдороге — значит потерять все. Но могли ли

интервенты пойти на риск? Конечно, нет. Всегда, когда на войне, в бою, вставал перед нашим врагом вопрос о жизни и смерти, он предпочитал рисковать всем не ради победы, а ради своей собственной шкуры.

Пока мы атаковали «хейнкелей», к фронту почти одновременно подошли новые группы: одна противника — бомбардировщики под прикрытием истребителей, другая — наши СБ («катюши»), прикрываемые двумя эскадрильями И-16. На сравнительно небольшом участке неба над линией фронта сосредоточилось более 120 самолетов!

Вокруг нас носилось много самолетов. Одни стремительно взмывали вверх, стараясь уйти от погони; другие рвались вниз, чтобы затеряться среди других и спастись; третьи рывком бросались сбоку на чужой самолет, случайно в неразберихе подставивший под огонь свой борт; неслись навстречу друг другу в лобовой атаке; подкрадывались к зазевавшемуся противнику сзади и били наверняка.

Светящиеся шнуры трассирующих пуль исчертили небо во всех направлениях. Казалось чудом, что в этой гуще еще кто-то летает, борется, сражается. И с обеих сторон, точно ошалевшая, бьет зенитная артиллерия, а на земле вздымаются разрывы бомб.

То в одном, то в другом месте воздушного пространства вспыхивает и катится вниз огненным клубком подбитый самолет. Тот взрывается в воздухе, другой, стараясь сбить пламя, входит в крутое пике, оставляя за собой шлейф черного дыма, но, так и не выйдя из пикирования, врезается в землю. И среди этой коловерти стремительного движения и ревущих моторов, среди всплесков огня, окутанных, словно ватой, дымом разрывов зенитных снарядов, маячили медленно опускавшиеся купола парашютов — экипажи подбитых машин.

Видение боя входит в сознание как бы мгновенно запечатленными фотографиями. Общая картина схватки предстает словно мозаика. Наблюдать-то недосуг! Едва-едва на выходе с вертикали успеваешь оглядеться, прикинуть, как ведут эту воздушную рукопашную свои ребята, выбираешь цель и кидаешься к ней. Так я подошел совсем близко к бомбардировщику противника. Машина занимает всю сетку прицела.

«Ну, сейчас я ему дам прикурить!» — проносится в мыслях.

Давлю на гашетки. Нет очереди! Быстро перезаряжаю пулеметы. Жму на гашетки до боли в пальцах. Молчат пулеметы. Патронов нет! Кончились… А уж как старался я экономить боекомплект!

Теперь приходилось быть трижды осмотрительным и

внимательным. Приглядевшись к бою, к переплетениям, просверкам трассирующих пуль среди медленно расползающихся клубов от зенитных снарядов, я заметил, что патронов нет не только у меня. Это заметно по атакам: летчики не подходят к противнику ближе, чем на 400–500 метров.

Пока мы связываем действия истребителей прикрытия, другая эскадрилья раскалывает строй бомбардировщиков противника. Немногим из них удается сбросить свой груз на цель. А наши СБ, плотно прикрытые вновь прибывшей эскадрильей И-16, уверенно вышли к позициям врага и отбомбились. Но вот отбомбившиеся машины, как наши, так и противника, на полном газу со снижением уходят на свою территорию, под прикрытие плотного огня зенитных батарей. За ними следуют истребители прикрытия, отсекая преследователей.

Воздушное пространство остается в распоряжении одних истребителей.

Теперь у многих из наших ребят, я вижу, тоже нет патронов! Однако ни один и не помышляет об отходе. Мы продолжаем всухую атаковать «фиаты», особенно когда кто-либо из товарищей попадает в сложное положение. Пока враг не догадывается, что мы без патронов. «Фиаты» бросают цель и уходят в стороны, едва «ястребки» устремляются в ближний бой. А самочувствие в подобном случае у летчика не из лучших. Чаще приходится оборачиваться, следя за своим хвостом: как бы враг не подкрался сзади.

Вижу, как истребитель И-15 атакуют сразу два «фиата». Наш только изворачивается. Бросаюсь врагу наперерез. Заметив меня, спешащего на помощь, «фиаты» прекращают атаку и уходят вверх. Оглянулся влево и назад — никого. И тут скорее почувствовал, чем увидел, — опасность справа! Едва успеваю повернуть голову вправо — сверху и сбоку на меня пикируют два «мессера». Резко даю ручку управления от себя, бросаю машину вправо и вниз. Но поздно. Очередь «мессера» пришлась по кабине моего самолета. Но на какую-то долю секунды раньше я подал голову назад, к бронеспинке. А в следующее мгновенье меня будто со всего маху палкой ударили по горлу. Боли еще не было, только удар, перехвативший дыхание. Стало жарко на груди. По ней потекло что-то горячее. Именно что-то. О крови я сразу и не подумал. Левой рукой схватился за горло. И только теперь почувствовал сильную режущую боль. Она заставила меня едва не скрючиться. Гляжу — перчатка в крови, И по лицу течет кровь.

В сознании удары сердца отбивали:

«Ранен… Ранен…»

Выровнял машину — слушается.

«Значит, пока еще все в порядке…»

Не успеваю довести мысль до конца, как вижу, что поспешившие на выручку Георгий Шубин и Евгений Соборнов зажали в клещи и пустили факелом к земле «мессера», который меня подбил.

«Спасибо, ребята! Спасибо!..»

Шубин и Соборнов прикрывают меня от возможных атак противника.

«Провожают на посадку…»

То один, то другой сопровождавший меня «ястребок» делает разворот, чтобы отогнать охочих до легкой поживы «мессеров» и «фиатов». Под прикрытием товарищей я повернул на свою территорию. Чтобы уменьшить кровотечение, прижал к горлу шарф. Чувствовал я себя вроде бы нормально, мысли ясные:

«Скорее, скорее на аэродром… Крови я теряю много… могу впасть в забытье… Скорее, скорее на аэродром!»

Где-то у горизонта я уже вроде бы различал посадочную полосу. Но тут мысли начали путаться, в голове поднялся перезвон, перешедший в гул, в глазах поплыли разноцветные круги, а потом серая пелена смешала краски. Какое-то странное состояние, похожее на чувство невесомости, овладело мною. Стало все равно — доберусь я или не доберусь до аэродрома. Совершенно все равно. Замелькали обрывки неясных мыслей-воспоминаний, застывшие, будто на фотографии, образы. Затем темнота обволокла меня. Очнулся будто от толчка. Вероятно, какие-то координационные центры в мозгу подняли переполох. Словно в тумане увидел, что самолет с большим углом пикирования, сильно кренясь и медленно вращаясь, падает на скалы, клыками торчащие внизу. Чувство грозящей опасности как бы встряхнуло меня.

Я весь подобрался. Мысли прояснились. Вцепившись в ручку управления, я вывел машину из пикирования, убрал крен и прекратил вращение самолета. Посадочная полоса была уже близко. «Сколько же времени находился без сознания?» Не теряя больше ни мгновения, с ходу пошел на посадку. Выпустил шасси, выключил на всякий случай двигатель, выровнял машину.

«Я дома… Расчет на посадку нормальный…» — это последняя мысль перед новым провалом в апатию и темноту.

Потом послышался, словно сквозь дрему, голос нашего доктора Франсиско:

— Надо еще укол…

Лежал я на носилках в домике около КП эскадрильи. Шея, лицо туго перебинтованы. Очень хотелось пить. Попробовал глотнуть — резкая боль напомнила о происшедшем. Будто в

колеблющемся мареве различил лицо Хосе. После укола снова потерял сознание. Точно в слепом полете доходило до меня ощущение: куда-то везут и едем мы долго. Боль то утихала, то свирепыми зубами хищника хватала за горло. Становилось невтерпеж. Доктор делал укол — и опять полузабытье.

Окончательно пришел в себя уже в госпитале, в Валенсии.

Утром при осмотре главным хирургом госпиталя вновь прибывших раненых я узнал, что поправлюсь скоро. Попробовал улыбнуться в ответ на приятную новость, но, видимо, получилось это у меня не очень-то здорово. Врач легонько потрепал меня по плечу:

— Везунчик. Радуйтесь. Еще один сантиметр — и пуля пробила бы дыхательное горло. Вряд ли мы с вами тогда имели бы возможность разговаривать здесь. Молчите, молчите… Поправляйтесь, везунчик.

Хотя мне было очень трудно разговаривать, я в тот же день узнал, что Виктора Годунова, раненного еще в октябре, отправили из Валенсийского госпиталя в Барселону. Там было относительно спокойно.

В первых числах января к нам в госпиталь доставили неизвестного летчика. Он находился в бессознательном состоянии. Привезли его в госпиталь солдаты республиканской армии. Они подобрали пилота в горах. Документов при нем не оказалось. Кто он, какой национальности? Узнать не могли. Пригласили в палату, где он лежал, меня. Может быть, летчик — русский. Вошел я в комнату. Передо мной на койке лежал человек, запеленатый в бинты. Роста небольшого, лица толком разглядеть нельзя.

— Не ваш? — спросил хирург.

— Ему ноги ампутировали? — спросил в свою очередь я, удивившись малому росту летчика.

— Нет.

Тогда не из нашей группы, точно.

Хирург отдал распоряжение, чтобы раненому дали лекарство. Я продолжал стоять в сторонке, старался припомнить летчиков из других групп, которых знал. Ни на кого не был похож этот человек. Тем временем сестра подошла к постели и стала ложкой разжимать раненому сведенные челюсти, чтобы влить лекарство. И тут по двум золотым коронкам во рту я признал пилота из эскадрильи Девотченко. Ведь мы вместе на теплоходе «Кооперация» плыли из Ленинграда в Гавр, столько времени находились в Париже, да и тут, в Испании, встречались.

— Доброницкий! Костя, ты? — крикнул я, но схватился за горло.

— Ну, я… Что тебе?

Я закашлялся от перенапряжения голосовых связок. Хирург вывел меня из палаты.

— Наш… — шипел я. — Из эскадрильи Девотченко…

— Как же вы сразу не узнали? — удивился хирург.

— Он стал меньше ростом… — продолжал шипеть я. — Короче… Ему же не ампутировали ноги?

— Нет, не ампутировали. И не собираемся.

Я облегченно вздохнул. — У вашего товарища множественные переломы ног, продолжал хирург. — Будем тянуть вашего Костю, пока рост его не станет прежним.

Потом я частенько навещал Доброницкого и узнал, что с ним случилось. Дело было так. В одном из воздушных боев, бесчисленных в те дни, его машину подожгли в воздухе. Костя выбросился на парашюте. Ни места выброски, ни места приземления выбирать не приходилось, ведь его преследовал враг — поджегший Костю «фиат». Доброницкий, увлекшись боем, отошел довольно далеко от своей группы. Никто из товарищей не мог ему помочь. Приземлился Костя на крутом склоне горы при сильном ветре. Ни отстегнуть лямки, ни погасить парашют Доброницкому не удалось. Купол, наполненный ветром, словно парус, потащил его вниз по скалам и каменным осыпям. Костя потерял сознание почти тотчас при приземлении. И что с ним было дальше, просто не знал.

Вскоре в госпиталь поступил еще один летчик из нашей эскадрильи — Алексей Ильин. Оп был ранен в бою с бомбардировщиками противника. От него я узнал, что наша эскадрилья перебазировалась. Частые и сильные снегопады заметали взлетно-посадочную полосу, а самодельная техника для расчистки аэродрома не могла справиться с заносами. Что ж, решение наверняка правильное, хотя оставлять столь удобную базу было жаль.

Встреча в госпитале с Алексеем Ильиным словно приблизила меня ко всем ребятам нашей эскадрильи. Я расспрашивал его о боях, прошедших без меня, о настроении товарищей.

Сам Ильин был из тех летчиков, которым успешная боевая работа далась не без труда. Во всяком случае, не так незаметно, как другим. Есть люди, не сразу постигающие всю меру опасности, грозящей летчику в воздушном бою. Сознание опасности, а затем и преодоление внутреннего барьера инстинкта самосохранения у таких людей несколько затягивается. Они, как правило, хорошо держатся в первых боях, пока в полной мере не ощутят: каждый бой может быть для тебя последним. Вторая же часть заповеди смелого солдата: «сознавая риск, иди вперед и

побеждай несмотря ни на что» — воспитывается в них с некоторой задержкой. Это вопрос характера. Однако подобная задержка может оказаться длительной, если на такую психологическую тонкость командир не обратит внимания сразу.

Но солдат и командир в данном случае воспитывались одновременно. Опыт командования и воспитания подчиненных в боевой обстановке тоже не приходит сразу.

Ильин показал себя хорошо в боях. Первым в эскадрилье открыл счет сбитых в группе самолетов врага. Речь идет о разведчике, который доставил нам несколько неприятных минут. Нормально воевал парень. Схватки становились сложнее, труднее. Возвращаясь, Алексей, как и все, привозил пробоины в фюзеляже и бронеспинке, но гораздо острее — внутренне, психологически — реагировал на них. Так он терял веру в себя, в свои силы, свои возможности летчика-истребителя. Особенно сильно повлияла на воображение Ильина гибель Микуловича. Сознаться в слабинке самолюбие не позволило, а мы просмотрели «трещинку». Вернее, не сразу поняли, что это — «трещинка». Алексей же принял свои меры. Командир звена Иван Панфилов доложил мне о странном поведении Алексея в бою.

Нет, Ильин не пропускал ни одного вылета, не делал никаких попыток найти какую-либо причину, чтобы быть отстраненным от полетов. Но во время воздушного боя — не одного, а нескольких — упорно жался к командиру.

Мы втроем — Панфилов (командир звена), в то время заместитель командира эскадрильи Смоляков и я — подробно разобрались в происшедшем.

Действовали мы тогда еще не парами, а тройками — ведущий и два ведомых. При выходе из атаки командира звена — в момент наибольшей уязвимости самолета — ведомые должны отвлекать огонь противника на себя и тем самым обезопасить ведущего. А Ильин именно в это время подходил к машине командира на 25–30 метров, вместе с ним вел огонь и выходил из атаки тоже вместе.

Что же получалось? Находясь во время атаки и при выходе из нее в 25–30 метрах, Ильин практически прикрывался от огня врага самолетом командира. Мало того, при подобных эволюциях падала эффективность атаки — нарушалась непрерывность огня по машине противника, открывалась перед врагом возможность маневра. Наконец, такое поведение ставило второго ведомого Базарова в затруднительное положение. Он оставался один.

Ильин действовал так и при атаках бомбардировщиков, и при схватках с истребителями противника. Нехорошее создалось положение. Но предъявлять Ильину обвинения не хотелось.

Рубить с плеча не всегда оправдано, особенно в воспитании летчика-истребителя. Посоветовались мы в эскадрилье — Панфилов, Смоляков да я — и решили перевести Ильина в мое звено, звено командира эскадрильи. Чего мы хотели добиться этим, можно сказать, неофициальным повышением? Посмотреть, как поведет себя Алексей в бою. Ведь звено командира эскадрильи — ведущее, у всех на виду, во всем обязано быть примером.

И вот бой с бомбардировщиками. Ильин идет в составе моего звена. Едва мы начали атаку, как Алексей подошел ко мне на дистанцию 25–30 метров и продержался так до конца схватки. Я пытался отойти от него — не тут-то было, да и заниматься подобными эволюциями в бою недосуг.

На послеполетном разборе я обращался в основном ко второму своему ведомому Соколову, который тут же понял мой маневр. Очень терпеливо разъяснил четыре основных недостатка подобного прикрытия ведущего со стороны одного из ведомых: подстановка командира во время выхода из атаки под очередь врага — вольная или невольная; падение эффективности атаки — нет сплошного огня; подстановка второго ведомого под огонь противника и предоставление неприятелю свободы маневра. Конечно, Ильин тогда догадался, что разбирают его ошибки, а не Соколова. Однако промолчал, только голову опустил.

— Итак, дистанция ведомого от ведущего — 50–70 метров, как бы подведя черту, сказал я и спросил: — Все ясно?

— Да, товарищ командир! — покраснев, ответил Алексей.

Не в следующем бою, безусловно, Ильин вылечился от своей болезни, а после восьми, а то и десяти схваток. И каждый раз, стоило ему забыться, я подавал сигнал, чтоб он занял надлежащую дистанцию. И только когда я окончательно убедился, что с Алексеем все в порядке, то при реорганизации звеньев перевел его к Склярову. Отличным истребителем стал Ильин. Теперь его уже порой приходилось удерживать от бравады.

Лишь при переводе из моего звена Алексей сказал:

— Я, товарищ командир, знаю, почему вы взяли меня к себе. Мы — ведущие, у всех на глазах. Спасибо вам с Соколовым за науку, за метод лечения…

Размеренное житье-бытье в госпитале мне, ставшему на ноги буквально через неделю, стало невмоготу. Действительно, после дней, полных труда и опасностей, напряженных воздушных боев и штурмовок, очутиться не у дел казалось едва ли не проступком перед своей совестью.

В один из дней моего госпитального сидения в палату

проскользнул Хосе. Он был так взволнован, что вместо приветствия крепко, по-мужски сжав мне руку, первым делом сказал:

— Все хорошо, хефе! Я говорил с хирургом. Он сказал, что вы скоро поправитесь. Вы выпишитесь из госпиталя и будете летать, как и прежде.

Но глаза моего Хосе не могли говорить неправду. По его лицу можно было читать, словно по раскрытой книге с аршинным шрифтом. Хосе, увидев мою голову, запеленатую бинтами, еле-еле сдерживался, чтобы не разреветься.

Зато недели через две он появился в палате ясным солнышком — лицо и глаза его излучали радость. Мы обнялись, и я не успел ничего спросить, как Хосе доложил:

— Скоро вы вернетесь к нам. Хирург сказал.

— Спасибо за добрую весть, Хосе, — я не стал его разочаровывать, что, мол, мне это известно, а спросил в свою очередь о его успехах, хотя знал о них от ребят, навещавших меня.

— Я, хефе, назначен техником звена. Это большая честь!

Но Хосе волновало что-то еще, о чем я узнал в его третье посещение. Он, как и прежде, принес подарки от себя и от ребят, фрукты, цветы и сообщил, что теперь уже совсем скоро я выйду из госпиталя. Однако вид у него был какой-то постный, глаза грустные. К гадалке ходить не стоило — хотел Хосе спросить что-то очень важное, а не решался. Потом, вздохнул, словно собрался броситься в ледяную воду:

— Хефе, вы не знаете, кто теперь будет вашим механиком? Ведь вас на днях выпустят из госпиталя…

Не желая отставать от хитреца, я тоже вздохнул:

— Не знаю… Конечно, лучше моим механиком оставался бы ты, Хосе. Но можно ли это сделать? Ты ведь техник звена.

Тут Хосе вскочил со стула, взмахнул руками, свалив с тумбочки подарки:

— Все в порядке, хефе! «Техник звена»! Это мне не помешает! Я говорил с инженером Лопесом. Он согласился, сказав:

— Пусть будет так, как решит хефе… Надеюсь, вы — за! Хочется опять быть вместе!

Да, нам суждено было снова работать плечом к плечу, но не скоро…

Невеселые госпитальные окна озарили утренние лучи солнца. Я взглянул на календарь. Уходили в Лету последние дни января 1938-го. В один из них наш госпиталь в Валенсии навестил Е. С. Птухин. Он приехал, чтобы попрощаться — его вызывали в Москву. Это было не первое его посещение раненых советских и

испанских летчиков. Он приезжал к нам и в первых числах января. Все, кто мог, тогда вышли из палат, окружили Евгения Саввича, засыпали вопросами:

— Как там, под Теруэлем?

— Что нового в небе над Барселоной, Мадридом?

— Есть ли новые весточки из Союза?..

— Сначала примите новогодние подарки, приветы, поздравления от ваших фронтовых друзей, — сказал Птухин. — А вопросы ваши я запомнил, постараюсь ответить.

Его ответы были лаконичными, но многозначительными. Мы узнали, что под Теруэлем продолжаются тяжелые бои на земле и в воздухе. Не утихали они ни днем, ни ночью. Напряженное положение сохранялось и на других участках фронта. В Советском Союзе, подчеркивал Е. С. Птухин, ширилось движение солидарности с патриотами республиканской Испании. Что касается Германии, Италии, Англии, Франции, то там реакционные силы наращивают помощь фашистскому режиму Франко.

Несмотря на большую загруженность, Евгений Саввич все же находил возможность побывать в госпитале, побеседовать с людьми, рассказать о положении на фронтах, в стране, узнать, как лечат, в чем нуждаются раненые. Мы благодарили его за внимание и с еще большим уважением относились к нему.

Птухин выразил надежду, что мы вернемся на родную землю, встретимся и снова вместе будем работать, крепить мощь наших авиационных сил, учить молодых летчиков тому, что требуется на войне с учетом опыта, приобретенного в воздушных боях с фашистами в Испании.

Птухин постоянно думал, искал то новое, что содействовало бы повышению боеспособности наших ВВС. Это и понятно. Ведь всю жизнь он отдал защите Родины, служению в рядах нашей армии.

Думается, уместно хотя бы кратко напомнить о пути, который прошел Евгений Саввич. Родился он в 1902 году в Ялте. Отец его был почтовым ямщиком. В 1905 году семья переехала в Москву. Горе семью постигло в 1914 году — тогда тяжело заболел ее кормилец — отец. Старшего брата Василия призвали в армию, отправив на фронт. Забота о семье легла на плечи Евгения. Он поступает на работу, а когда ему исполнилось 16 лет, добровольцем идет в Красную Армию. Его не принимали — слишком молод. Пришлось год рождения исправить на 1900-й.

Женю направили в авиацию, мотористом в 3-ю Московскую авиагруппу. Птухин принимал участие в боях на Южном фронте (крымское направление) и на польском фронте.

По окончании гражданской войны Евгений Саввич учится в Егорьевской авиашколе мотористов. Окончил ее. Удостоен звания старшего моториста, служит во 2-м истребительном крыле авиаэскадрильи № 1.

Россию и ее окраины трясет голод 1923 года. В это время Птухин учится в теоретической школе летчиков (г. Егорьевск). Окончил ее хорошо. Затем учится в практической школе летчиков (г. Липецк, потом — Борисоглебск). С декабря 1924 года — летчик 2-й отдельной истребительной эскадрильи (впоследствии — 7-я отдельная истребительная авиаэскадрилья имени Дзержинского; дислоцировалась в Москве). В 1925 году Птухин был назначен командиром звена в этой же эскадрилье, а немного позже — командиром отряда истребительной эскадрильи (г. Витебск).

1929 год. Птухин едет на курсы усовершенствования начальствующего состава при Военно-воздушной академии имени Жуковского. По окончании курсов — командир и одновременно комиссар 15-й истребительной авиаэскадрильи (г. Брянск). Здесь служит до мая 1934 года. Затем — командир и комиссар 450-й авиабригады (г. Смоленск), а с июля 1935 года — командир и комиссар 142-й истребительной авиабригады (г. Бобруйск).

Весна 1937 года. Евгений Саввич добровольцем едет в Испанию. Его назначили командиром истребительной группы. Принимает участие в воздушных боях, много летает. Во время бомбежки одного из аэродромов Птухин был ранен. В госпитале — до июля 1937 года. Закончив курс лечения, получил новое назначение — главный советник командующего ВВС республиканской армии Испании.

На глазах Евгения Саввича развивалась и крепла наша отечественная авиация. Он непосредственно участвовал в формировании и становлении новых авиационных частей и соединений, готовил кадры для них, учил и воспитывал личный состав в духе преданности ленинской партии, Советскому правительству, народу.

Евгений Саввич участвовал в разработке и создании уставов, учебных курсов, наставлений, инструкций, по которым авиаторы учились регламентировать жизнь, порядок и учебу.

Как летчик-командир, Птухин одним из первых в воздухе и на полигоне практически отрабатывал упражнения, задачи, чтобы знать, может ли летчик, прибывший из школы и прошедший курс ввода в строй, выполнить те требования, которые предъявлялись уставами. Он превосходно знал, какому летчику труднее, а какому легче выполнить те или иные упражнения.

Евгений Саввич не успокаивался на достигнутых результатах

в боевой и политической подготовке вверенных ему частей и соединений.

Хотелось бы сослаться па несколько примеров.

В начале 1936 года в части поступили самолеты УТИ И-16 (учебно-тренировочный истребитель с двумя кабинами, двойным управлением). На этом самолете летчик мог отрабатывать упражнения с инструктором во второй кабине. Только после отработки упражнения с оценкой не ниже «хорошо» на УТИ летчик выполнял те же упражнения на боевом самолете И-16. Штопор на этом самолете пока не делали. Ждали инструкции из Центра. А учебно-боевая подготовка требовала отработки штопора на УТИ И-16. Евгений Саввич решил провести испытания на штопор УТИ И-16 у себя в бригаде.

Зная, что весной 1935 года я проводил войсковые испытания первых самолетов И-16, он поручил мне новое испытание — отработку штопора на УТИ И-16. Мы вместе с ним разработали программу испытания. Согласовали ее с командующим ВВС Белорусского военного округа. Затем в течение 5–6 дней совместно с командиром звена Иваном Хохловым во второй кабине я отрабатывал упражнения в воздухе. На счету Хохлова было несколько прыжков с парашютом. При невыходе УТИ из штопора он должен был покидать самолет. Центровка самолета изменилась, вывод его из штопора облегчался.

Испытания начинались со срыва в штопор с разных положений и фигур. Если достигались хорошие результаты, испытания завершались выполнением двух витков штопора — вправо и влево с разных фигур.

Старшие начальники дали высокую оценку испытаниям. Летчики нашей бригады начали летать на штопор на УТИ И-16 раньше, чем в истребительных частях других гарнизонов. Евгений Саввич получил ценный подарок и благодарность от командующего ВВС округа, а я и Иван Хохлов — благодарность и премию в размере месячного оклада.

Евгений Саввич часто проводил в бригаде состязания в индивидуальном пилотаже и в групповом (в составе звена), в стрельбах по разноцветным воздушным шарам. Великолепные боевые качества Птухина проявились в сложных условиях войны в Испании. Под его руководством были осуществлены многие воздушные операции. Одна из таких операций — Гарапенильосская. Осуществляя ее, наши истребители уничтожили десятки самолетов на аэродроме Гарапенильос. Эта операция интересна по своей смелости замысла, новизне, большой эффективности.

Таков был наш командир-воспитатель, с которым мы

прощались в госпитале. У нас была надежда: если останемся живы, то по приезде на Родину снова будем служить в семье авиаторов, в которой находится Е. С. Птухин.

Уезжал из Испании наш прекрасный командир, отличный летчик-наставник, общительный, жизнерадостный боевой товарищ, большой души человек, коммунист.

Не могло не волновать нас то, кто приедет вместо Евгения Саввича? Каков он будет наш новый начальник?

…Мои госпитальные дни в Валенсии потянулись еще медленнее. Тоска по небу не давала покоя. Веселее на душе становилось только в часы и минуты встреч с боевыми товарищами, навещавшими нас. Помнится предпоследний день января 1938-го, Я узнал, что в госпиталь приехал Иван Еременко. Как-то сразу ожило все то доброе, светлое, что запечатлелось в памяти и сердце об этом обыкновенном и вместе с тем необыкновенном человеке. Я уже сказал о дерзкой штурмовке Гарапенильоса, в которой участвовала ударная группа истребителей Ивана Еременко. Это лишь один из многих эпизодов, подтвердивших командирское и летное мастерство Еременко.

Лично мне — да и не только мне — нравилась «огненная жилка», привитая коммунисту Ивану Еременко всем укладом нашей авиационной жизни. Я имею в виду его постоянное стремление в бой, на острые участки, туда, где метким огнем, точным маневром, решительными действиями надо выполнить сложные задания командования. Если на трудное боевое задание в испанское небо вылетали две-три наши эскадрильи, то вместе с ними непременно находился и Еременко. Когда шли напряженные воздушные бои, то он вылетал почти с каждой группой истребителей. При полете в новом, еще не изученном или мало изученном районе Иван находился вместе со всеми группами.

Нельзя было не завидовать его умению отлично летать не только на самолетах И-16, но и на И-15. Хорошо помнится один из сентябрьских вечеров 1937 года. В тот вечер я спросил Ивана, кому он отдает предпочтение — «чатосам» или «москас». Ответ последовал без раздумий:

— Конечно же «москас». Ведь у И-16 скорость побольше, на нем легче маневрировать в воздухе, ходить то сзади группы, то быстро выходить вперед, если потребует обстановка.

Вспоминая воздушные бои, в которых участвовал вместе с Еременко, мысленно спрашиваю себя: «Каким я видел в этих боях нашего командира группы истребителей?» И сам собой напрашивается ответ: Еременко — настоящий летчик-

истребитель, прекрасный воздушный боец, тактически грамотный командир. Как правило, он всегда первым обнаруживал противника, умел занять правильное положение для атаки, а когда атаковал «мессершмитты», «юнкерсы» или «хейнкели», действовал смело, дерзко, применяя авиационную смекалку и хитрость.

Стрелял он без промаха и с дистанции 300–250 метров, и с более коротких дистанций. С Иваном было легко воевать. Он не сковывал инициативу командиров эскадрилий, звеньев, не навязывал им своей воли, если они действовали правильно.

Еременко бережно относился к дельным предложениям летчиков, командиров, советовался с ними, вместе с ними отрабатывал новые тактические приемы ведения воздушного боя. При его личном участии, например, были выделены высотные чистильщики, о которых я уже рассказал. Не жалел усилий Иван для того, чтобы оказать всемерную помощь вновь прибывшим в Испанию летчикам, быстрее ввести их в курс тактических приемов, выработанных мастерами воздушных боев. «Делай как я», «Учись у командира» — характерная черта стиля работы Еременко с летчиками. Ему были чужды зазнайство, назойливые нравоучения, «нажимы», административный зуд.

Еременко прибыл к нам в госпиталь, чтобы попрощаться. Срок его пребывания в Испании истек. Сердцем и мыслями он, видимо, уже был на Родине. Глядя в его задумчивые глаза, слушая прощальные слова, я чувствовал, что очень жаль ему расставаться с товарищами. Темпераментно он рассказывал о тех, кто героически сражался в небе над Теруэлем. Нашим парням приходилось там тяжело и трудно — противник имел над Теруэлем двойное, а иногда и тройное численное превосходство в авиации.

— Жаркие схватки, — говорил Еременко, — проходили по несколько раз в день. Наши и испанские республиканские летчики дрались, как настоящие воздушные богатыри.

По складу своего характера Иван был скромным человеком. О подвигах товарищей он рассказывал с каким-то особенным душевным подъемом. О себе же умалчивал. Но мы знали и гордились, что Еременко уезжает на Родину Героем Советского Союза и кавалером двух орденов Красного Знамени. Эти высокие награды достойно увенчали его ратный труд в испанском небе.

…Я выписался из госпиталя в начале февраля 1938-го. На фронт меня не пустили — еще не зажила рана. Меня назначили старшим группы летчиков, которые по состоянию здоровья нуждались в кратковременном отдыхе. Мы расположились на одном из прибрежных аэродромов. В нашу задачу входило

прикрытие городов и заводов Реуса, Таррагоны и Барселоны от налетов бомбардировочной авиации противника.

Совершенно неожиданно для меня в эту же группу прибыл и Иван Панфилов, командир звена и наш председатель партийного землячества.

После одного из тяжелых воздушных боев уже после посадки на свой аэродром у Панфилова был приступ аппендицита. Он отлежался, боль успокоилась. Иван продолжал летать, к врачу не обращался. Через несколько дней — второй приступ. Панфилов попал на стол хирурга. Ну а оттуда одна дорога — в группу выздоравливающих. Однако и на этом тихом участке боевые вылеты были довольно часто, и после вылета Иван чувствовал себя плохо — сильные боли в животе, особенно при выполнении фигур высшего пилотажа и на перегрузках. Перегрузки доводили его до полуобморочного состояния. И снова он молчал, к врачам не обращался.

В одном из вылетов Панфилову с напарником пришлось вести довольно трудный бой с тремя самолетами «савойя». Бомбардировщики рвались к Реусу, где размещался завод по сборке самолетов. Истребителям удалось сбить одну машину, а остальные ушли, так и не долетев до цели. И надо же было такому случиться, что при посадке самолет Панфилова попал колесом в плохо засыпанную воронку от бомбы. Машину крепко тряхнуло. Тут Иван взвыл белугой.

После неудачной посадки Панфилов почувствовал себя совсем отвратно. По решению медицинской комиссии его не допустили к полетам, а через несколько дней отправили на Родину. Возвращался Иван не один, а с Виктором Годуновым, которого из-за ранения тоже признали нестроевым или, как дипломатично говорилось, «нуждающимся в длительном лечении в стационарных условиях».

Мы простились с Панфиловым и Годуновым. Они пожелали нам успехов в бою, а мы им — скорейшего выздоровления.

По складу характера, по выдержке и спокойствию, как на земле, так и в воздухе Иван Панфилов походил на Ивана Соколова. Может быть, все обстояло как раз наоборот, сказать трудно. Во всяком случае, обоих роднили общие черты. Грамотный и культурный пилот, отлично владевший машиной, Панфилов по смелости, дерзости и выносливости являлся одним из лучших летчиков эскадрильи. Ему были присущи чувство высокой ответственности за порученное дело, терпение и педагогический такт в разъяснении сложных вопросов. В подобных случаях летчики обращались к нему, как к старшему брату, хотя годами Иван был им ровня. Думаю, что именно

поэтому, когда решался вопрос о председателе партийного землячества, товарищи единогласно назвали Ивана Панфилова. И не ошиблись. В своей практической работе на этом посту Панфилов с честью оправдал их доверие.

Летчик-коммунист, всегда показывающий личный пример, Панфилов на самое трудное задание вызывался идти добровольцем. Особенно любил разведывательные полеты по аэродромам противника, хотя они очень опасны. В таком свободном поиске наиболее вероятна встреча с истребителями врага, когда приходилось вести бой в одиночку, быть обстрелянным сосредоточенным огнем зенитной артиллерии.

Летчик-истребитель Панфилов обладал беспокойным характером. Он непременно искал и находил новые тактические приемы в борьбе с противником, являлся одним из авторов предложения о создании группы высотных чистильщиков при схватках с «мессерами» — приема, который давал нам инициативу в бою. А это очень много значит.

С отъездом Панфилова и Годунова все меньше оставалось в нашей эскадрилье летчиков, с которыми мы вместе приехали в Испанию. Постепенно таяли наши ряды. Тем больше я стремился скорее вернуться в родную эскадрилью, быть среди товарищей.

В феврале я узнал еще об одной потере. Шло пятое по счету наступление легионеров и франкистов на Теруэль. В тяжелом ожесточенном бою погиб Виктор Скляров. Он лично сбил «мессер», а в составе звена — бомбардировщик. Из 16 самолетов, сбитых Виктором, это был третий за период Теруэльской операции самолет, пораженый лично, и пятый — в группе.

Схватка уже близилась к концу, когда на машине Склярова было перебито рулевое управление. Самолет стал беспорядочно падать. Убедившись, что машину не спасти, Виктор выбросился на парашюте, затянув, сколько мог, раскрытие, чтобы не попасть под огонь врага. А когда дернул кольцо, механизм не сработал. Как потом выяснили, у парашюта оказался перебит вытяжной трос. [268]

Не стало еще одного отличного летчика, прекрасного воздушного стрелка. Выносливый, смелый, хладнокровный, он умел держать себя в руках при самых сложных обстоятельствах. Это не мешало ему в короткие минуты отдыха быть веселым, жизнерадостным, никогда не унывающим парнем. И был он хорошо тренированный спортсмен, сильный, ловкий, легко переносивший большую нагрузку боевой работы. Любил он гимнастику и парашютный спорт. Постоянный член сборной команды нашего гарнизона в Бобруйске, Скляров являлся также начальником парашютной службы части. После того как Платона

Смолякова назначили командиром эскадрильи, Виктор Скляров стал командовать звеном высотных чистильщиков.

Подобно Ивану Соколову, Виктор обучал вновь прибывших пилотов приемам воздушного боя с большими перегрузками. Обычно в первом воздушном «бою» Виктор довольно, быстро давал «противнику» возможность зайти себе в хвост, а затем на большой скорости и предельной перегрузке ловким маневром уходил, атаковал «врага» со стороны задней полусферы и цепко держал его все время боя. Это — не желание досадить новичку, показать свое искусство, а педагогический прием. Так Виктору, как он говорил, было легче со стороны наблюдать, на что же способен его ученик, каковы его достоинства и недостатки. На разборах после «боя» он не только очень вдумчиво и подробно анализировал ошибки пилота, но и объяснял, как быстрее устранить их.

Помнится, я присутствовал на одном из таких разборов-бесед.

Один из новичков, оправдываясь, твердил:

— Товарищ инструктор, я тянул ручку на совесть! Что было сил. Право, на совесть.

Чуть опустив широкие брови, Виктор, доброжелательно улыбаясь, ответил:

— А ты не огорчайся. Со мной в первом бою то же было. Слетаем еще раз-другой — и все наладится. Только вот в чем загвоздка — впредь тяни ручку управления, надеясь не на одну совесть…

— Как это, товарищ инструктор?

— Помни, — уже серьезным тоном проговорил Скляров, — что у противника совесть отсутствует. Вместо совести у него скорострельные пулеметы, которые работают без задержек. Помни об этом всегда — и дело пойдет на лад. Что до перегрузок, так человек быстро ко всему привыкает… А перегрузки в воздушном бою — азбука истребителя. Пока ее не освоишь на отлично, вперед, дальше хода нет.

…Да, еще одного друга-соратника не стало. И сознание этого обжигало сердце. Вместе с тем накалилась ненависть к врагу. Не хотелось верить, что еще не скоро пошлют меня в строй товарищей, летающих в небе. Я все настойчивее, насколько мог, напоминал командованию ВВС о себе, просил отправить меня на фронт. Из штаба не отвечали. А время шло. Из группы летчиков, которыми я командовал, часть уехала на Родину, но большинство после поправки возвратилось в свои части. Про меня будто забыли.

Но вот в один из вечеров позвонили из штаба ВВС и передали приказание, чтобы я утром явился к генералу Сиснеросу. Приехал

туда спозаранку. Дожидаясь приема, я по отрывочным фразам узнал, что случилась какая-то неприятность с Иваном Девотченко. После моего ранения он принял командование группой И-16. Насколько я знал, до сих пор у него все шло хорошо — и вот те на. Когда Сиснерос освободился, меня пригласили в кабинет. Кроме Сиснероса, худощавого, подтянутого, там находился наш советник товарищ Мартин и переводчик. Я по всем правилам доложил о работе вверенной мне группы, о ее состоянии и стал ожидать решения своей участи. Генерал Сиснерос немного помолчал, словно раздумывая, сказать мне о чем-то или нет, а затем без предисловий заявил, что принято решение освободить Ивана Девотченко от командования группой истребителей И-16 и вновь назначить командиром меня.

— Вопросы есть? — спросил генерал.

Были, конечно, но я почел за лучшее не расспрашивать начальство о причинах отстранения Девотченко. Раз командующий не счел нужным объяснить причину, то вернее будет узнать все самому из первых рук на месте. Приказ о назначении уже подписали, и я вылетел на аэродром, где базировалась наша эскадрилья.

Едва машина приземлилась, как меня окружили знакомые и незнакомые летчики, прибывшие за время моего отсутствия, техники-испанцы и среди них мой дорогой Хосе. Я точно домой попал. Кругом знакомые, дорогие лица летчиков, техников, работников обслуживающего персонала. Это — дом, по которому я тосковал больше месяца.

Слово за слово — о здоровье, о настроении, о состоянии матчасти, — и подошли к истории того, что случилось с Иваном Девотченко. Дело было так. Группа истребителей в составе трех эскадрилий под командованием Девотченко вылетела на прикрытие СБ. Эта задача имела чрезвычайно важное значение. Нашим СБ предстояло разбомбить скопление танков и наземных войск противника, которые развивали наступление на защитников Теруэля, и от успешного бомбометания в известной мере зависело, удержат республиканцы занимаемые позиции или нет. Передавая приказ, командование особо подчеркнуло, что прикрытие СБ есть главная и единственная задача группы. В операции приняла участие и наша эскадрилья под командованием Платона Смолякова.

Встреча истребителей с бомбардировщиками произошла вовремя и в назначенном месте. И-16 подстроились к боевому порядку СБ, и колонна двинулась к цели. При подходе к ней Иван Девотченко увидел впереди и ниже себя группу бомбардировщиков врага. Внезапно появившаяся новая цель была

так удобна для атаки, что нервы Ивана не выдержали. Осмотревшись и убедившись в безопасности своих сопровождаемых, Девотченко пошел в атаку на противника. Неожиданным ударом командир хотел заставить противника неприцельно сбросить бомбы, а затем быстро вернуться к подопечным. По сигналу командира группы две эскадрильи «ястребков» ринулись на «хейнкелей». Только Смоляков не поддался на приманку и остался около СБ, усилил наблюдение за воздухом.

Тем временем командир группы, увлекшись атаками, все дальше уходил от СБ, оставив свои бомбардировщики почти без прикрытия. Девотченко атаковал успешно: при первом же заходе истребители сбили два бомбардировщика противника.

А между тем со стороны солнца к группе СБ подошли две эскадрильи «мессеров» и приготовились их атаковать. Эскадрилья Смолякова заметила противника и бросилась на перехват. Да, дорого обошлась бы нашим бомбардировщикам недисциплинированность командира группы истребителей, не окажись эскадрильи Смолякова на месте! Ребята нашей эскадрильи вышли на «мессеров» на встречных курсах и сорвали первую, как правило наиболее результативную, атаку немецких машин. Затем И-16 повели огонь с дальней дистанции и заставили противника маневрировать. Потом связали, насколько могли, вражеские машины, не давая им возможности подобраться к СБ, атаковать свободно. А в дальнейшем, вступив в тяжелый оборонительный бой, эскадрилья Смолякова сумела прикрыть наши бомбардировщики.

Истребители под водительством Девотченко, что напали на вражеские бомбардировщики, не сразу увидели, какая опасность нависла над СБ. Они подошли на помощь Смолякову с некоторым опозданием, когда СБ, прикрытые всего одной эскадрильей, уже выполнили боевое задание и точно отбомбились. Лихая атака Девотченко стоила нам двух самолетов СБ. Один из экипажей спасся на парашютах. Почти каждая машина эскадрильи Смолякова имела по несколько пробоин, но приказ командования она выполнила успешно и сбила один Ме-109.

Честно говоря, не ожидал я такого финта от сдержанного, даже суховатого Ивана Девотченко. Да, видимо, нервы сдали… Мы еще долго обсуждали происшедшее с Иваном Девотченко, потом говорили обо всем, что случилось в эскадрилье за время моего пребывания в госпитале, затем я коротко познакомился с новичками. А наутро уже вылетел на боевое задание.

Ветераны отлично поймут меня, коли я скажу, что вступать в бой по возвращении из госпиталя намного тяжелей и сложней,

нежели вести первую воздушную схватку или подниматься в первую атаку. В чем же дело? Идя в первую атаку, ведя первый воздушный бой, ты обычно бываешь уверен, что еще не отлита пуля для тебя, а вокруг свистят и светятся те, которым суждено мимо пролететь. Древнейший инстинкт самосохранения дремлет. Он сталкивается с неизвестной обстановкой, но горького опыта еще не выработалось. Инстинкт реагирует как бы чисто механически, скорее руководимый разумом, имеющим тоже лишь наглядный, а не собственный опыт. Другое дело, когда ты, вступаешь в бой, вернувшись из госпиталя после ранения, после сильнейшей встряски всего организма. Тут уж перед боем каждая клеточка твоего тела будто вопит о риске, связанном со смертельной опасностью. Инстинкт самосохранения бунтует вовсю. Сердце сжимается в груди, в горле ком, и холодок самых мрачных предчувствий охватывает тебя. Но все это лишь в предвидении боя. А потом, когда идешь в атаку или враг обрушивается на тебя, инстинкт самосохранения занимает подобающее ему место, отдается во власть разума и помогает ему провести нужные эволюции как можно точнее, лучше.

Естественно, состояние привыкания к бою не бывает длительным. Оно проходит, стоит провести три-четыре схватки. Многое в таком случае зависит и от перерыва в боевой работе. Нужно определенное время, чтобы обрести уверенность или войти в прежнюю форму. На второй день пребывания в строю я уже чувствовал себя уверенно, забыл о прежних предчувствиях. Мысли, сознание целиком занимало желание успешно выполнить задание, найти новые тактические приемы борьбы, а прочее отошло на задний план.

Я втянулся в боевые будни. Это доставляло мне большое удовлетворение. А летная работа была в те дни очень напряженной. Ожесточенные бои за удержание Теруэля шли на земле и в воздухе. Противник бросил против республиканцев все силы, которые только мог собрать. На карте стоял не только престиж Франко, но и престиж фашистской Германии и Италии, Гитлера и Муссолини. Вот почему Франко ни в чем не знал отказа. Силы мятежников и республиканцев были слишком неравные: 4:1 в наземных войсках и 3:1 в авиации. И это соотношение изо дня в день росло в пользу противника. Упорно, героически сопротивляясь, республиканцы были вынуждены под давлением превосходящих сил врага оставлять позицию за позицией. В ночь на 23 февраля последние части самоотверженных защитников оставили Теруэль.

Так закончилась Теруэльская операция, продолжавшаяся более двух месяцев. За это время две эскадрильи — наша и

Девотченко — сбили более 50 самолетов противника. Из них наша — около 30 машин. Мы потеряли убитыми и ранеными девять летчиков. В нашей эскадрилье вышли из строя четверо — погибли Соколов и Скляров, были ранены Ильин и я. Пятый — Иван Панфилов — отбыл на Родину для стационарного лечения.

Потом республиканская авиация перебазировалась на прибрежные аэродромы. Мы снова оказались в Ла-Сенье.

В ходе Теруэльской наступательной операции руководящие товарищи из Генерального штаба республиканской армии подробно информировали нас, командиров авиационных групп, о положении дел на фронте, о состоянии франкистских дивизий и полков, аэродромов, дислокации авиационных частей.

Испанские товарищи следующим образом охарактеризовали замысел и ход подготовки разработанной операции.

Через перебежчиков и по другим источникам информации Генеральный штаб республиканской армии установил, что после окончания боев на Севере франкисты подготавливают наступление на Мадрид, рассчитывая овладеть им и этим закончить войну. 10 декабря 1937 года они завершили концентрацию войск в районе Калатаюд — Монреаль — Молина-де-Арагон и далее на север. Начало наступления назначили на 18 декабря в направлении через Гвадалахару. Генштаб располагал сведениями, что Франко намеревается бросить в наступление крупные силы, включая 13 дивизий, высвободившихся на Севере, где мятежники завершили бои.

Перед республиканскими войсками ставилась цель: ударом во фланг группировки франкистов сорвать наступление на столицу Испании.

«Но пасаран!» — «Они не пройдут!» — этот лозунг, выдвинутый испанскими коммунистами еще в 1936 году, звучал в республиканских войсках как набат. Враг не должен пройти в Мадрид. Во чтобы то ни стало необходимо закрыть перед франкистами дверь в республиканскую столицу! К этому призывали бойцов-патриотов коммунисты Испании, находившиеся в первых рядах тех, кто героически сражался за правое дело народа.

Теруэльская операция должна была обеспечить переход в руки республиканцев стратегической и тактической инициативы. Операция готовилась в строжайшей тайне. Планомерно, скрытно и быстро сосредоточивались войска и боевая техника. Принимались другие необходимые меры, чтобы обеспечить стратегическую и тактическую внезапность удара.

Были намечены наиболее уязвимые позиции противника. По ним и готовились удары с целью вклиниться в глубь территории,

захваченной мятежниками.

В соответствии с замыслом Теруэльской операции командование ВВС производило перегруппировку авиационных частей и подразделений, нацеливая их на поддержку наземных войск и на борьбу с авиацией противника.

Глава 9. Арагонский фронт

Не числом, а умением. — Федор Конев, его трагическая участь. — Наша достойная смена. — Последние дни в небе Испании. — Оставляем частицу своих сердец. — Счастья тебе, сражающийся народ!

Хорошо знакомая нам Ла-Сенья встретила нас буйной весной. Все побережье напоминало колоссальный цветущий сад. Он протянулся, насколько хватал глаз, на север — в сторону Барселоны, и на юг, к Картахене, вплотную подступая к морю, и уходил в сторону гор, откуда мы прилетели из зимней стужи высотного аэродрома. Тонкий аромат миндальных и апельсиновых деревьев слегка кружил голову. Легкие, как глубоко ни вдыхай, казалось, не наполнялись до предела а требовали, требовали еще и еще этого невесомого, чуть пьянящего, восторженного воздуха. Восторженного от весны, буйного цветения, полуденного моря.

Пожалуй, лишь теперь летчики почувствовали всю меру утомления, усталости от беспрерывных более чем двухмесячных боев на теруэльском направлении. Я говорю не о себе. Мне-то волей-неволей пришлось отдохнуть в госпитале, а ребята работали на пределе. Несколько дней почти полного отдыха вернули им силы. Устали не только люди, но и машины, механизмы, сталь.

В первых числах марта взлетало по тревоге дежурное звено. В его составе был летчик Александр Семенов. Машины вырулили на полосу, и тут во время разбега на самолете Семенова разрушилось колесо. Охромевший «ястребок» резко развернулся, и с мотором, работающим на полную мощность, Семенов врезался в деревья, окружавшие аэродром. Летчик не то чтобы не успел, а не мог ничего предпринять ни для спасения себя, ни для сохранения машины. Деревья самортизировали и ослабили силу удара. Самолет все же оказался полностью разбит, а летчик тяжело ранен.

Наш инженер Лопес весьма подробно и пространно объяснил нам, как и отчего в стали возникает явление, известное под названием «усталость металла». Это же подтвердила и

авторитетная комиссия.

Жора Шубин, весельчак и балагур, когда разъяснения были закончены, тихонько толкнул в плечо своего друга Соборнова и достаточно громко резюмировал:

— Вот так, Женечка, напрасно ты говоришь, что надо иметь стальную волю. Сталь-то, видишь, устает. Крык — и взятки гладки.

— Когда это я говорил? — удивился Соборнов.

— Говорил, говорил. Наедине. Только, понимаешь, в чем дело… Металл, та же сталь к примеру, имеет право уставать. А вот мы — нет. Или Семенов Саша. Ранен, крепко его прижало. Но не сломался он. Верю — выкарабкается! Что ж тут говорить — сталь произведение несовершенное. Другое дело — человек, боец.

— Разве ж я спорю? — снова удивился Соборнов.

— Конечно, спорить смешно.

Подобные стычки происходили между закадычными друзьями по десять раз на день. Но шутки шутками, а мы верили, что, действительно, Саша Семенов выкарабкается и еще полетает, хотя врачи с сомнением пожимали плечами. А правы оказались мы.

Пробыв в госпитале больше месяца, Семенов по направлению врачей уехал на дальнейшее лечение в СССР. Много и долго пришлось ему маяться по госпиталям и санаториям, чтобы окончательно поправиться и вернуться к летной работе. Опыт, приобретенный в Испании, еще пригодился ему. Ведь в Теруэльской операции А. Ф. Семенов участвовал по крайней мере в тридцати, если не больше, воздушных боях. Лично сбил один и в группе с другими три самолета врага. На многих примерах мы убедились, что Александр — отличный воздушный боец-истребитель, прекрасный товарищ. В дальнейшем Семенов участвовал в белофинской кампании 1939–1940 годов. За героизм и мужество, умелое командование авиационным подразделением Семенову было присвоено звание Героя Советского Союза. Ныне А. Ф. Семенов — генерал-лейтенант.

В те мартовские дни, совершая разведывательные полеты, выходя навстречу бомбардировщикам врага, мы замечали, как противник концентрирует силы на арагонском участке. А вскоре, мы перебазировались на фронтовой аэродром. Пауза между ударами противника по республиканским войскам оказалась непродолжительной. Мятежники быстро восполнили потери, понесенные в Теруэльской операции. И немудрено. Гитлер и Муссолини снабжали фашистов всем необходимым.

Чтобы подавить республиканскую авиацию и завоевать господство в воздухе, необходимое для эффективной поддержки и прикрытия своих войск, враг сосредоточил на Арагонском фронте

более 350 самолетов. Кроме того, более сотни итальянских бомбардировщиков находилось на Балеарских островах. В их задачу входило еще до начала наступления систематически наносить бомбовые удары по Барселоне, Реусу, Таррагоне, Тортосе, Сагунто, Валенсии и другим городам на побережье. Враг считал, что планомерные бомбежки, не говоря о материальных потерях и гибели сотен мирных жителей, должны прежде всего подавить в испанском народе дух сопротивления, вызвать панику и растерянность, вытравить из сознания республиканцев саму мысль о возможности победы.

Авиации мятежников и интервентов республиканцы могли противопоставить немногим более 150 самолетов-истребителей. Для этого пришлось снять почти всю истребительную авиацию с побережья и, по сути дела, оставить его без прикрытия. Огромное пространство от границ Франции до Картахены защищало всего 30 потрепанных машин. После одного-двух вылетов их приходилось ремонтировать. На них летали пилоты, выздоравливающие после ранения, и те, кому врачи запрещали летать из-за усталости и истощения нервной системы. Естественно, подобное прикрытие не могло при всем горячем желании пилотов обеспечить выполнение задач, которые перед нами ставили.

А в это время новые, последней модификации самолеты-истребители и летчики для республиканской армии по-прежнему находились во Франции, поблизости от испанской границы. Французское правительство отказывалось пропустить через кордон оружие, закупленное в Советском Союзе правительством Испанской республики, и испанцев, окончивших летные школы в СССР, а также летчиков-добровольцев.

Противник начал наступление на Арагонском фронте 9 марта 1938 года. Цель его не вызывала сомнений. Он стремился прорвать фронт, смять противостоящие части и соединения республиканцев. Затем, быстро продвигаясь вперед, выйти на побережье Средиземного моря, расколов республику надвое. Потом, используя значительное превосходство в живой силе, технике и авиации, разгромить и уничтожить основные силы сопротивления. И как итог, заставить республику капитулировать, поставить народ на колени, победоносно завершить войну.

В первый же день наступления противнику удалось прорвать фронт. Главный удар врага пришелся по участку, обороняемому в основном анархистскими и троцкистскими частями. Они не выдержали натиска и стали поспешно отступать. В прорыв устремились дивизии итальянцев. Только по итальянским данным, в испанской войне на стороне Франко участвовало без

малого 150 тысяч солдат Муссолини. За интервентами шли отборные части мятежников.

Авиация республиканцев с момента начала наступления работала с предельной нагрузкой. Враг, пытаясь во что бы то ни стало достичь полного господства в воздухе, использовал авиацию большими группами. Над местом сражения часто висели 40–50 истребителей противника. Они прикрывали наступающих, штурмовали и бомбили позиции республиканцев, поддерживая свои войска.

Мы тоже вылетали тремя-четырьмя эскадрильями одновременно. Как правило, это были две эскадрильи И-16 и одна-две И-15. Монопланы «москас» вели бой с истребителями противника, И-15 — «чатос» — или прикрывали наши бомбардировщики, или атаковали бомбардировщики врага, препятствуя им бомбить республиканские части. Авиация сдерживала натиск противника, охраняла с воздуха подходившие к месту прорыва республиканские войска.

В первые дни наступления врага в Арагоне мы базировались на Альканьис. Жили по-прежнему километрах в пяти от аэродрома. В самом городе решили не размещаться — его каждую ночь бомбили. Ночные бдения были нам ни к чему — утром мы не смогли бы работать так, как того требовала обстановка. А она оставалась чрезвычайно сложной. Мы трудились на пределе человеческих возможностей, делая в день по пять-шесть вылетов. И каждый неизменно заканчивался теперь тяжелым воздушным боем с превосходящими силами противника.

Нам необходимо было как-то компенсировать нехватку авиации в республиканской армии. Да, мы воевали не числом, а умением. Если эскадрильи противника, сменяя одна другую, почти постоянно висели в воздухе, то нам приходилось выступать в одном и том же составе и драться со свежими силами врага. Здесь особенно стали важны уверенность в товарище, твердая дисциплина, выполнение всех писаных и неписаных законов, выработанных в ходе сражений.

До сих пор, когда нам, ветеранам, удается собраться и вспомнить былое, возникает спор о трагическом случае, происшедшем с Федором Коневым 11 марта.

Мы возвращались с задания после схватки с истребителями врага. Не доходя километра полтора до аэродрома, вижу на земле два догорающих самолета. Что за машины? По остаткам определить трудно. Спешим на посадку. Едва зарулили на стоянку, как ко мне подбежал инженер Лопес и доложил:

— Минут двадцать назад видел, как наш «ястребок» в одиночку с ходу направился к посадочной полосе. Но вдруг

отвернул и пошел в сторону. Следя за его полетом, я и техники заметили двух Ме-109. Это были истребители-охотники, поджидавшие вас на подходе к базе.

— Так Конев опять летел один? В одиночку?! — не сдержался я. Ведь именно Конева дожидалась эскадрилья, да так и не дождалась.

— Конев? — удивился Лопес. — Конечно, камарада Алехандро.

Конев… Федя Конев.

Мой вопрос о полете в одиночку не был данью праздному любопытству. После первых же воздушных боев, учитывая опыт пилотов, работавших в Испании до нас, летчикам категорически запрещалось уходить с поля боя на свой аэродром по одному. Много месяцев борьбы с врагом показали, что одиночек всегда — рано ли, позже ли — сбивают вот такие истребители-охотники. И уж Коневу ли это не знать! Ведь он сам был одним из летчиков, специализировавшихся на охоте за самолетами противника.

Если бы подобное произошло с ним впервые — я имею в виду полет с места боя на аэродром в одиночку, — мы прежде всего подумали бы о веских причинах, заставивших его поступить именно так. В горячке боя товарищи могли не заметить, что с машиной Конева неладно. Мог он, не желая отвлекать на своё прикрытие других, ведущих схватку, уйти «по-английски», потихоньку. Возможно, Конев получил ранение.

Доктор Франсиско, обследовавший привезенное на аэродром тело, сказал, что Конев был ранен трижды. И каждое из ранений могло привести к смертельному исходу.

Однако, коли он был ранен в бою, то где были и куда смотрели его ведущий и вторая пара? Они утверждали: Конев еще в начале боя оторвался от них. Ушел в самую гущу вражеских машин. И с тех пор они его не видели.

Все было похоже на Конева — и рывок в гущу неприятельских самолетов, и уход вопреки строжайшему приказу на аэродром в одиночку… Похоже на Конева. Но какого? Прежнего!

Он прибыл в эскадрилью в октябре 1937 года вместе с Рязановым. Высокий, широкий в кости, атлетического сложения, Конев с самого начала показал себя настоящим летчиком-истребителем. И машину знал назубок, и уверенно владел техникой пилотирования. После четырех-пяти тренировочных воздушных боев с максимальными перегрузками, он, по докладу инструктора Склярова, был вполне готов к выполнению боевых заданий. И действительно, Конев сразу же показал себя смелым и сильным летчиком с хорошей осмотрительностью и мгновенной реакцией. Воевал он самоотверженно, показал себя настоящим

боевым товарищем, на которого можно положиться в тяжелые минуты боя. При таких прекрасных задатках Конев скоро втянулся в суровую боевую работу. Не припомню случая, чтобы он отказался по какой-либо причине от полета. Сильные перегрузки в схватках он переносил, пожалуй, легче, чем кто-либо другой в эскадрилье. Никогда я не видел его усталым после напряженнейшего боевого дня. Во всяком случае нагрузка в пять-шесть боевых вылетов за день на нем сказывалась меньше, чем на других.

К концу Теруэльской операции Конев считался в эскадрилье одним из лучших. В бою умел смотреть и видеть. Мастерство его росло от схватки к схватке. Он реже и меньше, нежели другие летчики, привозил пробоин в самолете. С октября по март на боевом счету Конева числилось шесть сбитых самолетов противника. Из них два уничтожены лично и четыре в группе. А два из четырех — результат свободной охоты в составе звена. Естественно, что одного из лучших летчиков-истребителей включили в состав группы разведчиков-охотников. Эти задания являлись любимейшим видом боевой работы Конева, хотя риск при их выполнении огромен.

Но с ростом мастерства в Коневе четко обозначился и этакий шик. Он весьма неохотно выполнял одно из основных требований — не ходить в одиночку после воздушного боя. Категорически требовалось возвращаться минимум парой. Правило не делало исключения ни для кого. Ни звание, ни занимаемая должность, ни опыт боевой работы в счет не шли. А Конев уже позволил себе подобное нарушение. Произошло это в декабре, в разгар борьбы за Теруэль. После сложного воздушного боя мы пришли на место сбора, израсходовав почти весь запас горючего и боекомплект. Покружили, поджидая отставших, с тревогой пошли на аэродром, потому что Конев отсутствовал. Пришли, сели, а Конев встречает нас на земле. Жив, здоров.

Крепко обиделись на него товарищи. На разборе досталось ему от них поделом.

— Почему так получилось? — спросил у него комэск Платон Смоляков.

Поняв, что дело принимает нешуточный оборот: ребята хмурятся и не глядят на него, Конев попробовал выкрутиться:

— Ну, пришел я на место сбора… Нет никого. Ну и решил идти один… Горючее-то на исходе.

Тогда я попросил инженера Лопеса проверить остаток горючего в машине Конева. Конев покраснел, засопел. Вернулся Лопес и доложил, что в баках истребителя Федора Конева горючего хватило бы еще на 20–25 минут полета.

Странно и неприятно было видеть этого крупного, атлетически сложенного, вполне взрослого человека и, право же, отличного летчика-истребителя в позе нашкодившего школьника.

— Хорош партизан! На что же ты надеялся, если из охотника сам стал бы дичью? — послышались голоса. — Мы его ждем, а он — на тебе! Так не пойдет!

— Товарищи! Ребята… я, право, не буду так… Ну серьезно! — начал Конев. — Ну, пришел в район сбора — нет никого. Чего мотаться?

— Деточка, в какую группу детского сада ты ходишь?

— О тебе заботимся, пойми это! — снова раздались голоса летчиков.

Тогда я сказал:

— Вот что, Конев. Летчик ты хороший. Но разводить партизанщину в эскадрилье никто тебе не позволит. Нервы, кроме того, у всех достаточно потрепаны в боях, и лишние переживания за твою судьбу нам ни к чему. Приказ одному на аэродром не возвращаться — приказ для всех и каждого. Еще раз нарушишь — пеняй на себя. Пока объявляю тебе личный выговор. Еще раз нарушишь приказ — отстраню от полетов и доложу по команде. Пусть начальство решает, что с тобой делать.

— Товарищ командир группы! Товарищи! — буквально взмолился Конев. — Честное слово даю — не повторится такое!

Решили проверить. Действительно, в самый тяжкий период боев в январе 1938 года Конев не нарушил данного слова. Но в конце февраля мы опять не дождались его на месте сбора. Теперь волновались вдвойне: неужели случилось с ним самое страшное? Неужели Конев нарушил данное товарищам слово? Об одном не хотелось и думать, а другое — просто оскорбительно. Обмануть доверие товарищей! И устали мы после схватки с противником, вдвое превосходящим нас числом. Едва перевалило за полдень, а мы уже совершили третий боевой вылет. И впереди ждало нас еще не менее трех воздушных боев.

Подлетели к аэродрому — сидит наш Конев как ни в чем не бывало. Пока шла заправка и пополнялся боекомплект, собрались на разбор. Объяснения Конева: мол, задержался, преследуя врага, а на месте сбора решил — ушли.

Летчики дослушали Федора с трудом. Потом задали Коневу такого перца, что он пропотел не хуже, чем на верхней полке в бане. Не пощадили и его самолюбия, не делали скидок на мастерство. Говорили прямо, что он своим поведением не оправдывает высокого звания советского летчика-добровольца, а лихачество его плохо кончится, даже обладай он умением вести бой трижды, четырежды лучше, чем теперь.

Скрепя сердце доложил я командованию ВВС о поступке Конева. Евгений Саввич долго молчал, потом совершенно неожиданно спросил:

— Что Конев — глупый? Не понимает, что творит?

— Не глупый… Но с заскоком. Верит в свою звезду. Считает, наверное, что свинец для его пули еще в рудниках.

— Ты не злись, Гусев. Знаю, не легко тебе было звонить сюда, расписываться с товарищами в беспомощности. Как Смоляков к этому относится?

— Считает, надо примерно наказать. И ребята тоже.

Трубка долго молчала, потом Птухин твердо сказал:

— После окончания операции. Не сейчас. Мы так решили оба — с Мартином. Он рядом. Понимаешь?

— Понимаю. Наказать его сейчас — поставить в сложное положение прежде всего эскадрилью. Усугубить превосходство противника. Лишиться пяти-шести самолетовылетов в день. Непозволительная роскошь.

— Да, а то накажем мы больше ребят, чем его, — проговорил Евгений Саввич, — тем более что Конев — отличный воздушный боец. Пусть дерется и вернет себе доверие товарищей. Слово летчика, его честь ценятся не менее чем его боевое мастерство. Постарайтесь, чтобы Конев это как следует понял.

На том и порешили.

Конев пережил неприятные минуты, слушая правдивые и суровые слова своих товарищей по оружию. Они резко осудили его за грубое нарушение основного требования войны, когда солдат подвергает свою жизнь ненужному и неоправданному риску. Однако не наложили взыскания на Конева и после окончания Теруэльской операции. Мы посчитали, что строгая нелицеприятная критика боевых друзей — уже тяжелое наказание. Да и в боях, напряженных и сложных, Конев показал себя отличным мастером.

В глубине души я считал, что Конев навсегда излечился от «своей болезни». За ним не замечали никаких нарушений в последнее время. А дрался он, как всегда, прекрасно.

И вот трагический день 11 марта. Мы возвращались с третьего боевого вылета. Вместе с эскадрильей И-15, которой командовал Сюсюкалов, прикрывали наземные войска. Минут через 15–20 с начала патрулирования показались группа бомбардировщиков противника и истребители прикрытия Ме-109.

Шестерка — половина эскадрильи — во главе со Смоляковым вышла навстречу «мессерам» и связала их боем.

Эскадрилья И-15 и наша вторая шестерка ринулись на бомбардировщики. Решительная атака на оставшиеся без

прикрытия бомбардировщики заставила неприятельских штурманов во избежание худшей участи сбросить бомбы, не доходя до цели, и улепетывать восвояси. Схватка была скоротечной. Она продолжалась минут семь-восемь. И честно говоря, была она какой-то вялой, словно враг и не собирался сражаться всерьез. В район сбора одиночно подошли два-три самолета. Остальные — парами и звеньями. Собравшись и приняв боевой порядок, эскадрилья сделала еще один круг и взяла курс на аэродром. Конева среди нас не было. Это меня уже не на шутку взволновало. Примерно в километре от базы мы увидели на земле останки двух догоравших машин. Определить, что это за самолеты и чьи они, было невозможно. А приземлившись, узнали: погиб шедший в одиночку Конев.

Очевидцы, которые наблюдали воздушный бой Конева с парой «мессеров», рассказывали так.

Сначала они увидели приближавшийся к аэродрому И-16. Шел он на высоте 600–800 метров. И ощущение было такое, что он с ходу идет на посадку. До посадочной полосы оставалось не больше километра, когда «ястребок» вдруг отвернул в сторону. Наблюдатели с земли заметили пару Ме-109. Они летели с севера, со стороны реки Эбро. Конев вовремя заметил опасность и ринулся на них сам на встречных курсах. В третьей атаке Конев поджег одного Ме-109, но и сам под огнем второго «мессера» загорелся и камнем пошел к земле. По словам очевидцев, он не пытался вывести машину из крутого пикирования, не пытался выброситься с парашютом.

Вновь налицо было нарушение приказа. Но во всех рассказах очевидцев боя присутствовала одна немаловажная деталь. Они утверждали: машина Конева двигалась к посадочной полосе так, что почти не оставалось сомнений — летчик хотел приземлиться с ходу. Может быть, у Конева была какая-то очень важная причина сделать это. Возможная причина — ранение — вероятна; в бою был поврежден мотор, а может быть, подвели нервы… Точно нам не удалось определить ничего достоверного.

Острее других переживал трагическую гибель Конева, пожалуй, Платон Смоляков. Ведь Федор с первого же дня был в его звене, а с ноября, когда меня назначили командиром группы, Платон принял эскадрилью, а Конев перешел в другое звено.

Опытный летник и стрелок, Смоляков все делал с умом, смело и решительно. Выше среднего роста, широкоплечий, ладно скроенный и крепко сшитый, Платон Смоляков вызывал симпатию. Улыбка редко сходила с его губ. С первого взгляда Платон мог показаться медлительным. Возможно, он обладал редким даром спешить не торопясь. Потому что при чуть валкой

походке и уверенных движениях — они-то и могли быть приняты за медлительность — Смоляков одним из первых бывал у самолета по тревоге, заводил мотор и взлетал. Дисциплинированный, осмотрительный, хладнокровный летчик-командир.

За время нашего пребывания в Испании история с Коневым была единственным ЧП в эскадрилье, которое можно отнести к дисциплинарным. А поскольку Конев прибыл, когда подразделением стал командовать Смоляков, то ответственность за воспитание не только летчика, но и человека, Платон, естественно, брал и на себя.

— Проглядели мы Конева, — сказал мне Смоляков.

— Не думаю. Он был отличным летчиком, не спорю. Но как человек больше думал о себе. На войне такие люди обычно не становятся героями. Скорее жертвами. Жертвами неправильного отношения к другим людям. Мне хочется верить, что все-таки Конев мог бы дождаться нас или пойти с кем-то, а не втихую. Тогда, если они и встретились бы с «мессерами», еще вопрос, на чьей стороне оказалась бы победа. Сам понимаешь, для солдата на войне важно не только одержать победу во что бы то ни стало, ценой своей жизни. Важно одержать победу и остаться живым!

— И все-таки я не сумел воспитать его, — настойчиво проговорил Смоляков.

Был Платон довольно-таки упрям. По-хорошему. Чувствовалась в нем обстоятельность крестьянина из деревни Буда, Могилевской области, где Платон родился, и та крепкая рабочая вера в товарища, которая свойственна шахтерам.

Шестнадцати лет Смоляков покинул родные места и стал лебедчиком на шахте 30-бис в Донбассе. Вступил в комсомол. Учился в школе гражданских летчиков. Потом стал курсантом 1-й Краснознаменной школы пилотов в г. Каче. Окончил ее с отличием. Еще в Бобруйске, незадолго до отъезда в Испанию, Смолякова назначили командиром звена с присвоением звания лейтенант.

Занятый своими мыслями, я не сразу ответил Смолякову, и тот повторил, что, мол, Конева мы проглядели и не смогли воспитать. В этом был весь Смоляков. Он чувствовал себя ответственным за каждого пилота, за его боевое умение и личные качества человека.

— Со своим ведомым я слетался, — продолжал Платон. — Но мне, наверное, следовало бы взять Конева к себе, не отпускать его далеко.

Я согласился с тем, что это было бы одним из возможных решений, но за четыре месяца трудно переделать характер

человека, который складывался годами. Возможно, в звене Смолякова Конев был бы вынужден кое в чем измениться. Однако опять «возможно»! В звене Смолякова Федору прежде всего пришлось бы значительно подтянуться. В дисциплине, хладнокровии и выдержке посостязаться с Платоном. А этого у Конева было. Ведь не нарушил же он строя, не бросил наших СБ в период боев за Теруэль. Не пошел за эскадрильей Девотченко, когда тот, оставив свои бомбардировщики почти без прикрытия, атаковал «хейнкели».

И то сказать, Смоляков со своим умением смотреть и видеть крепче держал бы Конева около себя. Но… впрочем, тысяча и одно «но»! Сколько бы мы ни ставили перед собой вопросов, ответа не находили. Нам, опытным по тем временам истребителям, был непонятен тот факт, что хороший пилот из-за самовлюбленности мог пойти по столь кривой дорожке, что вела к гибели. Ведь Конев сам был охотником, сам сбивал вблизи вражеских аэродромов зарвавшихся простачков. И попасться на ту же удочку!

Нет, конечно же, Конева ранили, или была повреждена машина, а он находился в стороне от своих и был вынужден тянуть, тянуть до аэродрома!

…На пятый день наступления франкисты и интервенты находились уже в 30–35 километрах от Альканьиса. Противник продвигался по двум дорогам, одна из них проходила в семи километрах от нас. Командование приказало нам быть готовыми к перебазированию на левый берег Эбро. Туда сразу же была отправлена передовая команда. А затем вместе с заданием на штурмовку наземных частей наступающего неприятеля нам передали приказ садиться после вылета на новом аэродроме. Так мы и сделали.

Впрочем, назвать нашу новую базу аэродромом — слишком сильно. Очень ограниченная пригодная посадочная площадка, наскоро подготовленная по размерам для посадки и взлета «ишачков». Связь — времянка с КП ВВС. Никаких служб и строений вокруг.

Вечером на эту же базу пришла эскадрилья Девотченко. Его машины расположились по другую сторону полосы, против наших. Самолеты стояли крыло к крылу, очень тесно. Работать было, конечно, чрезвычайно трудно. Мы мешали друг другу. Но это еще полбеды. Стоило противнику пронюхать о нашей базе и атаковать ее, потери оказались бы значительными. Да что потери! Сбрось неприятель несколько бомб на посадочную полосу, и мы оказались бы накрепко заперты в «мышеловке».

Вокруг аэродрома голо, пусто. Ни деревца, ни кустика.

Красноватая земля — пыль и, камень. Лишь километрах в полутора виднелся одинокий то ли дом, то ли сарай. Товарищи, прибывшие с передовой командой, сказали, что второй этаж дома предназначается для нас. — А что это за «замок»? — поинтересовался Жора Шубин.

Ему ответили без тени юмора:

— Ветеринарная лечебница. Второй этаж наш, а на первом… находятся больные ишаки.

— Сомневаюсь, что они имеют какое-либо родственное отношение к «ишачкам», на которых летаем… — продолжал иронизировать Жора.

— Разве только по состоянию здоровья, — улыбнулся инженер Лопес. — И те, и другие нуждаются в капитальном ремонте.

При подходе к нашему жилищу мы почувствовали крепчайший запах карболки. В апартаментах на втором этаже дышалось трудно. Но думать приходилось не об удобствах, а об элементарном отдыхе — лишь бы голову приклонить. Спозаранку нас ждала боевая работа. Мы кое-как устроились на полу. Ребята заснули почти сразу, едва положили головы на шлемы, служившие подушками. Кто-то тихо похрапывал, кто-то бредил, заново переживая во сне воздушный бой, кто-то поскрипывал зубами. Сдавали, сдавали нервишки у ребят. При колоссальной дневной нагрузке, когда каждый вылет неизменно оканчивался схваткой с превосходящими силами противника, вообще трудно было себе представить, как еще держались пилоты. На размышления не оставалось сил, уснул и я. И вдруг посреди ночи раздались дикие душераздирающие вопли. Мы вскочили обалдевшие, в кромешной тьме натыкаясь друг на друга.

— Марокканцы?

— Думаешь, прорвались? — Да опомнитесь!

— Чего «опомнитесь»?

— То ж ишаки. Ишаки на первом этаже с голода ревут!

Как ни жутко было в первые мгновения слушать этот тоскливый рев и стон непривычному человеку, ребята грохнули со смеху. А голодные животные по-прежнему продолжали свой концерт, требуя пищи, воды и лечения.

После переполоха стало не до сна. Поехали на аэродром додремывать под самолетами, на чехлах.

С первым светом мы вылетели на задание по штурмовке наземных войск противника в районе бывшего нашего аэродрома под Альканьисом. Прошла она удачно. Мы несколько задержали продвижение франкистов и помогли частям республиканцев выйти из «мешка». Вернувшись на площадку, узнали, что к нам

прибыли командующий ВВС генерал Сиснерос и советник Мартин. Командный пункт ВВС перемещался, и товарищи заехали к нам по пути.

Прежде всего командующий поинтересовался, как мы устроились. Говорили запросто. И основным рассказчиком о ночном переполохе выступил летчик эскадрильи Девотченко, балагур и ас Лева Шестаков. Он сопровождал свое повествование такой мимикой и звукоподражанием, что и мы, жертвы ишачьего концерта, и командующий с советником покатывались с хохоту.

Но смех смехом, а жить, точнее, ночевать нам было больше негде. И командующий, прекрасно осведомленный о том, что пилоты истребительной авиации работают на пределе человеческих возможностей, решил сам посмотреть «ишачий замок». Наше жилище его весьма разочаровало, как и размещение на столь маленькой площадке двух эскадрилий, и опасность быть запертыми в ловушке даже при неприцельной бомбежке. Но пока это была единственная возможность работать неподалеку от фронта и быстро приходить на помощь наземным частям.

Наши рассказы об «ишачьем замке» совсем не походили на жалобу. Мы прекрасно понимали, какие сложные дни переживает республика, и ради успешного выполнения задач командования готовы были обходиться помещениями с куда меньшими удобствами. По приказу командующего ишаков увели куда-то, дом прибрали более тщательно. Но едкий дух карболки вытравить оказалось невозможно. Мы постарались утешить себя тем, что после подобной дезинфекции нам по крайней мере лет пять не страшны никакие заразные болезни.

В то утро, когда мы занимались штурмовкой в районе Альканьиса, а потом докладывали генералу Сиснеросу о ночном концерте, с одним из представителей штаба ВВС, советником по инженерно-авиационной службе Борисом Павловичем Захаревским, едва не произошел весьма неприятный случай. Примечателен он тем, что вновь и вновь подтвердил старую солдатскую истину — при любых обстоятельствах не терять головы.

По плану инженера ВВС республики советник Захаревский, офицер штаба, переводчик и шофер выехали 11 марта на инспекторскую проверку обеспечения эскадрилий запасными частями. Мера далеко не лишняя, если учесть, что большинство поврежденных самолетов ремонтировалось на местах техниками. В день нашей эвакуации они выехали из Тортосы, где базировались СБ, к нам. По расчетам, инспекторы попали бы на аэродром Альканьис во второй половине дня. Однако по дороге машина сломалась. Чинили ее они в каком-то глухом местечке.

Захаревский пытался связаться по телефону со штабом и уточнить обстановку на фронте. По пути до них доходили самые невероятные слухи о продвижении франкистов. Однако попытки Захаревского выяснить что-либо достоверное ни к чему не привели. Машину отремонтировали лишь поздно вечером. Заночевали в деревне. С рассветом 14 марта отправились по дороге в Альканьис. Сначала им навстречу двигалось много машин и пехотинцев. Потом поток стал редеть. Артиллерийская канонада, грохот бомбежки представлялись им далекими. Когда они подъезжали к Альканьису, машину остановил патруль. Они предъявили документы. Старший патруля сказал что-то по-испански.

— О чем он? — спросил Захаревский у переводчика.

— Предупредил, чтобы ехали осторожно, — ответил переводчик. — Фашисты.

Захаревский приказал опустить в машине стекла, уменьшить скорость и внимательней следить за дорогой и воздухом. Борис Павлович понял предупреждение старшего патруля и сказанное переводчиком в том смысле, что в окрестностях бродят просочившиеся через фронт отдельные группы противника. После встречи с патрулем им еще попадались навстречу республиканские солдаты — одиночки, небольшие группки. Потом дорога стала пустынной. Безлюдье на столь оживленной обычно трассе не на шутку встревожило Захаревского. Вскоре они подъехали к развилке. Шофер, не раздумывая, выбрал путь на Альканьис, а не на аэродром. Захаревский приказал остановиться и развернуть автомобиль. Сами они вышли из машины поразмять ноги. Едва шофер справился с поворотом, как из кустов, окружавших дорогу, вышло несколько человек в военной форме. Поодаль на шоссе тоже показалась группа военных.

И вдруг Захаревский узнал в подходивших солдат и офицеров противника. Это были итальянцы из дивизии «Черные стрелы». Офицер закричал, размахивая маузером, требовал, чтобы они подняли руки вверх. Ничего не оставалось, как выполнить требование. Шофера вытащили из машины подоспевшие солдаты. Автомобиль бросили на дороге. После короткого совещания с пленными остались офицер и два солдата. Остальные снова спрятались в кусты, ушли в засаду.

Пленных повели по направлению к Альканьису. Впереди, размахивая маузером, шел офицер. По бокам — два солдата.

Тут наш рассказчик — Борис Павлович Захаревский примолк, словно заново переживая страшные минуты.

— Да, попали мы, как кур в ощип, — продолжил Захаревский свое повествование. — Погнали нас, четырех здоровых мужчин,

точно баранов на бойню. И такая злость меня разобрала, что готов был один броситься на конвоиров. Но сдержал себя. Решил: действовать надо не в одиночку, а сообща. Шофер не знал русского языка. Его я в счет не принимал. Долго пришлось бы ему растолковывать, что к чему. И сказал я негромко своим спутникам: «По команде «Три» нападайте на солдат. Отбирайте винтовки. Офицера беру на себя. Ну… раз… два… три!»— и мы бросились на конвой. Рывок был настолько неожиданным, что дальнейшее произошло проще, чем ожидала. Ни стрельбы, ни сопротивления! Конвой во главе с офицером кинулся в сторону Альканьиса, а мы — к машине.

Все случилось так быстро, так неожиданно для итальянцев, что некоторое время враг не принимал никаких мер к задержанию. Захаревский и его товарищи почти добежали до стоявшей на дороге машины. Только тогда послышалась пальба из кустов. Отстреливаясь на бегу, товарищи подскочили к автомобилю. Но тут упал раненый советник штаба. Взвалив его на плечи, Захаревский ввалился в машину. К счастью, ключ зажигания оставался на месте.

А шофер-испанец, так и не поняв до конца замысел спутников, продолжал бежать по дороге.

Из придорожных кустов мчались к автомобилю солдаты. Захаревский успел завести мотор и укатил из-под носа «Черных стрел». Чуть притормозил, поравнявшись с бегущим шофером, втащил его в машину — и поминай как звали.

Добравшись до расположения республиканских войск, Захаревский отправил раненого товарища в госпиталь. Затем связался с командованием и узнал, где находимся мы. Надо же было продолжать поездку по аэродромам, выполняя приказ… Он прибыл к нам еще возбужденный происшествием и, волнуясь, рассказал обо всем. Что ж, смелость и находчивость не раз выручали солдат из, казалось бы, безвыходных положений. За храбрость и спасение от фашистского плена товарищей Захаревский был впоследствии награжден орденом Красного Знамени.

Мы проработали с неудобной площадки на левом берегу Эбро всего два дня. Затем перебазировались на аэродром Лерида.

С началом наступления франкистов нам казалось, что мы работаем с предельной нагрузкой. Однако противник продолжал наращивать свою боевую мощь. Чтобы компенсировать хоть как-то превосходство врага в воздухе, республиканским пилотам пришлось еще увеличить количество вылетов на каждого летчика. Мы перешли к новой тактике. Взлетая по-прежнему двумя-тремя эскадрильями, завязывали бой с истребителями и

бомбардировщиками неприятеля, а тем временем КП ВВС отдавал приказ о наращивании наших сил непосредственно в схватке. К месту воздушного боя спешили товарищи или мы шли на помощь друзьям. В результате нам всегда удавалось выполнять задачи, поставленные командованием. А мечты врага о полном господстве в небе оставались несбыточными.

Давалось это нелегко. Сказать, что мы уставали — значит ничего не сказать. Работа на пределе физических возможностей была просто нормой. Любая встреча с противником, непременно превосходящим нас численностью, заканчивалась изматывающим воздушным боем, требовавшим от пилотов крайнего нервного напряжения.

Когда заканчивался летный день, ребятам до одури хотелось спать. Но стоило лечь в постель, как сон бежал. Мы ворочались с боку на бок, задремывали. А тут на память приходил какой-либо эпизод из сегодняшнего или вчерашнего боя — трудный, сложный момент, когда твоя жизнь либо жизнь товарища висела на волоске. Дрему будто рукой снимало. И опять ворочание с боку на бок. До озлобления. Кто-то не выдерживал, шел прогуляться. Во тьме южной ночи, тихой и прохладной, он на некоторое время вновь обретал спокойствие. Возвращался. И опять все начиналось сначала. Ворчали побеспокоенные соседи по койке. Потом уходил другой. Так колобродили долго, за полночь, а утром поднимались, утомленные ненужным ночным бдением. Есть не хотелось. Только пить…

Над аэродромом взвилась ракета.

— По самолетам!

Техники уже давно приготовили машины к вылету. Оставалось держать себя в руках, садиться в кабину, запускать мотор, ждать несколько минут, пока в светлое небо взовьются две ракеты — сигнал взлета, выруливать на полосу, давить до отказа на сектор газа и подниматься в воздух на штурмовку, на прикрытие, навстречу новому бою.

Затем мы возвращались на свой аэродром, то ли вылезали, то ли вываливались из кабин. И цветущие апельсиновые рощи, жесткий шум олив не радовали ни глаз, ни душу. А когда человека перестает восхищать красота земли, то, значит, он выработался до конца. Зарулив машины на стоянки, пилоты, точно заведенные, собирались у КП эскадрильи. Начинался, несмотря ни на что, кропотливый и по-хорошему пристрастный разбор.

Высказывались коротко и по-деловому. Бывало, что разбор предыдущей схватки прерывался звонком с КП ВВС и над взлетной полосой всплывала ракета. И снова бой.

Возвращаясь с очередного задания, ребята большими кружками пили воду. Бессонница, плохой аппетит еще более усугубляли усталость и измотанность. Образовался как бы порочный круг: физическое и нервное переутомление вызывали бессонницу и отвращение к еде, а плохой сон и голодание в свою очередь вели к еще более сильному физическому и нервному истощению.

Летчикам требовался хотя бы кратковременный отдых и прежде всего — сон.

Но обстановка на фронте усложнялась день ото дня.

Пленные пилоты говорили на допросах, что у них норма вылетов на день — два-три. И работают они всего четыре, редко пять дней в неделю. Им нельзя было отказать в наблюдательности. Они прекрасно знали, с каким напряжением работали мы, и честно признавались — их командование ждало, когда же мы выдохнемся.

— Мы неизменно встречаем в воздухе одни и те же машины. Судя по почерку, летают на них те же пилоты, — удивлялся один из пленных. — Каким же допингом, каким подбадривающим средством вы пользуетесь? Столько летать и так драться, ничем не подбадривая себя, просто немыслимо!

Таким любознательным мы отвечали, что лучше всех средств наших летчиков подбадривает ненависть к фашизму, вера в испанский народ. Он заслуживает лучшей доли, чем быть рабом генерала Франко и его приспешников. И это было именно так. С 9 по 25 марта группы «ястребков» на Арагонском фронте уничтожили более полусотни машин противника. На долю нашей эскадрильи приходилось десять самолетов врага. Наши потери по всем группам — 12 пилотов. А в эскадрилье Смолякова единственная потеря — Конев.

Но есть все-таки пределы и кажущимся беспредельными человеческим возможностям. А в этом ребята не хотели признаваться даже себе.

От нас еще несло карболкой, запахом которой мы пропитались в ишачьем замке. Порой, особенно к концу дня, на аэродроме в ожидании очередного вылета воцарялась странная и непривычная тишина. Пилоты сидели у машин, положив уставшие, натруженные боем руки на колени, и с каким-то безразличием смотрели перед собой. И вдруг в глухом молчании раздавался крик:

— И-и-о! И-и-о!

И секунду тому назад выглядевшие безучастными лица людей расплывались в улыбке и следом — дружный хохот. Это Лева Шестаков из эскадрильи Девотченко, чтоб встряхнуть товарищей,

напоминал им об ишачьей кантате. Напряжение, усталость скрадывались. Ребята начинали двигаться, разговаривать, к ним возвращались бодрость и чувство юмора, столь необходимые в тяжелые минуты. Это не было шутовством. Никогда в шутках ребят не чувствовалось даже намека на унижение товарища, ущемление его самолюбия. И тот, кто, может быть, чаще других позволял себе шутку, являлся непременно человеком уважаемым, прекрасным пилотом и другом.

В нашей эскадрилье такими были Жора Шубин и Женя Соборнов. Неразлучные друзья в самом высоком смысле этих слов, готовые в сложной обстановке без рассуждений пожертвовать жизнью ради товарища, они в то же время беспрестанно спорили друг с другом, всегда в чем-то не согласные один с другим, неизменно доказывающие каждый свою правоту, остающиеся обычно каждый при своем мнении.

Если среди летчиков, любивших собираться кружком, неожиданно, казалось, в самый неподходящий момент раздавался взрыв смеха, можно было безошибочно сказать, что там Жора и Женя. Заводилой бывал обычно Жора. С серьезнейшей миной на лице, он наивнейшими вопросами доводил Женю до белого каления. Тут, как правило, одни принимали сторону Жоры, другие — Жени. Начиналась словесная дуэль. А потом ребята понимали, что стали жертвами очередного розыгрыша Жоры Шубина, и хохотали вместе с ним. Я уже говорил, что Жора родом из Донбасса, из семьи потомственных шахтеров. Никогда не был в Одессе и выговор у него был не одесский, и тем не менее, когда несколько лет спустя я смотрел фильм «Два бойца», М. Бернес в роли Аркадия мне прежде всего напомнил Жору Шубина, а Соборнова — его напарник, которого играл Б. Андреев.

Шубин и Соборнов показали себя отличными мастерами-истребителями — смелыми, задорными, изобретательными, думающими. Так, они оценивали проведенные схватки, делали для себя и помогали другим делать серьезный вывод из любого, пусть незначительного воздушного боя. И потому они дрались раз от раза все лучше и лучше. Оба они любили оправданный риск, а закон воинского братства не единожды демонстрировали на деле. Так было, к примеру, 31 января 1937 года, когда меня ранило. Жора и Женя тотчас бросились на «мессера», подкравшегося ко мне, и сбили его. А потом сопровождали меня до аэродрома.

Как ни странным может это показаться, но Жора при всей своей жизнерадостности и веселости был человеком рассудительным и спокойным, которого трудно вывести из равновесия. Видный, стройный, сероглазый Шубин умел быстро сходиться с людьми, уважал товарищей, и те с радостью отвечали

ему взаимностью. И был он честен и скромен до застенчивости, до робости. Больше всего Жора боялся, что может стать предметом жалости или сострадания.

В разгар тяжелого воздушного боя, когда мы дрались с пятьюдесятью «мессерами» и «фиатами» — это было во время мартовского наступления франкистов, — Шубин после резкого маневра, выходя из атаки на «мессер», вдруг свалился в штопор. Мы не знали, что с Жорой. Неуправляемый самолет потерял скорость и перешел в беспорядочное падение. Соборнов и я прикрыли Шубина, стали его сопровождать. Подойдя ближе к машине Шубина, я увидел, что Жора наполовину вывалился из кабины и висит на привязных ремнях. Голова его, безвольно подчиняясь курбетам, которые выделывала падающая машина, моталась из стороны в сторону. Я подумал, что Шубин убит или тяжело ранен. Он явно был без сознания.

В воздухе не то, что на земле. В небе не подойдешь к товарищу, находящемуся в беспомощном состоянии, не подставишь ему свои здоровые плечи, не вынесешь из боя. Все, что мы могли с Женей сделать для Шубина — прикрывать его, отгонять рвавшихся к нему врагов.

Мы то расходились, то сближались с «ишачком» Жоры. Падение не прекращалось. И все так же моталось в кабине тело летчика — Жоры Шубина.

4000 метров…

3000 метров…

Падение продолжается. Секунды мне представляются вечностью. Еще переворот машины, еще переворот… Неуправляемый самолет падает. Шубин беспомощно висит на ремнях.

2500 метров…

Жесткий комок сжимает горло…

И вдруг Жора ожил!

Вижу — он трясет головой, словно снимает с глаз пелену. Потом, оценивая обстановку, глядит вправо, влево. Несколько раз пытается забраться в кабину, но руки, видимо, не слушаются его. Наконец, ухватившись за борт, переваливается в кабину, усаживается.

— 2000 метров!

Вот Жора убирает газ, переводит машину в пологое пикирование. Затем — в горизонтальный полет.

Я откидываюсь на спинку сиденья и чувствую, что мокр, как суслик, от волнения за судьбу товарища.

Тут Шубин замечает нас — меня и Соборнова. Поднимает большой палец вверх: мол, все в порядке. Но мы не оставляем его,

нам неизвестно, что с ним. Провожаем до аэродрома. Шубин с ходу идет на посадку.

Сели и мы. Едва зарулив машину на место, я помчался со всех ног к самолету Шубина. Соборнов был уже там и о чем-то говорил с Жорой, по-братски обняв его за плечи.

— Что случилось, Жора? — волнуясь, спросил я.

— Ничего… — как-то странно, по-чужому улыбаясь, проговорил Шубин. — Ничего, товарищ командир.

— Ранен?

— Нет, товарищ командир, — и опять эта виноватая улыбка.

— В чем дело! Правду!

— На высоте пять тысяч метров… меня поразила чисто женская болезнь… Я… Обморок со мной был. При резком выходе с вертикали застучало в висках. В глазах потемнело. Ну… а остальное вы видели.

— Отдыхать! Отдыхать и показаться врачу.

— Врачу? — Шубин резко повернулся к Соборнову, ища у друга поддержки, но пошатнулся и схватился за его плечо. — Не знаю, что со мной. Чувствую себя нехорошо.

Я промолчал.

— Товарищ командир, я об одном попрошу… Не говорите о случившемся ребятам. Начнутся расспросы, сочувствия. Не люблю.

— Хорошо. Но тебя… ты несколько дней побудешь на земле, — я постарался избежать формулировки «отстраняю от полетов».

— Не отстраняйте меня от полетов, — прижав к груди шлем, молил Жора. — Я изведусь хуже. Всем сейчас трудно. Не могу я выбыть из строя. Плохо ли мне, хорошо ли, но без летчика эскадрилье станет труднее.

Хотелось обнять, расцеловать его за такие слова, за то, что он беспокоится не о себе — о товарищах.

— Послушаем, что скажет врач. Тогда решим.

Однако к врачу Шубин пошел не тотчас. Долго еще он пытался урегулировать конфликт своими силами, упрашивал то Платона Смолякова, то меня. Пришлось приказать ему идти к врачу.

Мне подумалось тогда, что и с Коневым, этим здоровяком, могло приключиться подобное. Так могло быть и в первый раз, когда он нарушил основное требование к летчику-истребителю в военных условиях, и его второй самовольный приход в одиночку был тоже следствием обморока. Не говоря о третьем. Ведь Конев был огромного роста. Едва ли не два метра. А тут вступали в свои права законы физики. Отлив крови от головы им ощущался

наверняка сильнее, чем у людей меньшего роста.

Поговорили мы об этом со Смоляковым, и доктор Франсиско сказал, что такое вполне вероятно. У Шубина врач нашел сильное переутомление, истощение нервной системы и предписал усиленное питание и полный отдых в течение пяти — семи дней. А чтобы Шубин не мотался по аэродрому с потерянным видом, поместили его в лазарет.

Но через два дня Шубин все-таки появился на летном поле. Не знаю, каким образом ему удалось покорить нашего непреклонного врача Франсиско, но факт остается фактом — тот его отпустил. День был очень горячий. Смоляков отказал Шубину. Я сначала тоже не разрешил вылет. Однако к вечеру мы сдались, уступили его просьбе. Он пошел вместе с нами в бой.

Непрекращающиеся воздушные сражения над линией Арагонского фронта приковали к себе почти всю республиканскую авиацию. И, как я уже говорил, практически побережье Средиземного моря оставалось без авиационного прикрытия. Мятежники и интервенты, обладавшие в этом районе абсолютным превосходством в воздухе, обрушили бомбовые удары на мирные города и селения. Уничтожению подвергались многие густонаселенные кварталы бедноты. Твердо уверившись в том, что республиканская авиация не в силах противостоять превосходящим силам, противник бомбардировал прибрежные города буквально по расписанию.

Зверские действия мятежников и интервентов вызвали бурные протесты всего прогрессивного человечества. Настойчивые требования широкой мировой общественности и борьба народов мира, ратовавших за элементарные права законного правительства Испанской республики, заставили правительство Франции дать разрешение на пропуск через франко-испанскую границу части военных грузов и снаряжения, закупленного в СССР. На Пиренейский полуостров прибыло несколько десятков истребителей последней модификации — с более мощными моторами, новыми прицелами и усиленным вооружением. Приехали в Испанию и две группы летчиков: одна из пилотов-испанцев, учившихся в СССР, а другая из советских летчиков-добровольцев.

Мы знали, что они находятся в районе Барселоны и занимаются сборкой и облетом машин, после чего должны прибыть на фронт. Это несколько улучшило положение, позволило командованию республиканских ВВС выделить часть самолетов на прикрытие побережья от налетов противника, спасти тысячи жизней женщин и детей, предотвратить разрушение городов.

Командиром этой объединенной группы испанских и советских летчиков назначили Мануэля Сарауса, отличного испанского летчика, командира эскадрильи, приобретшего значительный опыт воздушных схваток с итальянскими и немецкими наемниками. С начала боевой работы Сараус провел по меньшей мере около двухсот воздушных боев и сбил лично и в группе с другими пилотами более двух десятков вражеских машин.

Группа Сарауса базировалась на прибрежных аэродромах Барселоны и Таррагоны. В один из дней, как и обычно, по расписанию бомбардировщики противника направились к столице Каталонии. О приближении вражеских самолетов сообщили с патрульных кораблей. Зная, что враг обычно именно в это время прилетает бомбить Барселону, группа Сарауса находилась наготове. Она поднялась в воздух незадолго до того, как самолеты противника появились у побережья. Истребители республиканцев встретили врага над морем. Интервенты не ожидали этого. Удар по бомбардировщикам был мощным и стремительным. В схватке летчики группы Сарауса сбили шесть самолетов.

Мятежники и интервенты пытались еще несколько раз прорваться к Барселоне. Однако их неизменно отбрасывали от побережья. Тогда франкисты стали налетать лишь в ночное время.

22 марта группа вновь прибывших летчиков-добровольцев перебазировалась на фронтовые аэродромы, расположенные неподалеку от нас. Среди новичков были Николай Жердев, впоследствии Герой Советского Союза, Анастас Ярковой, Николай Семенов и другие.

Уже на следующий день мы вылетели на совместное боевое задание. Нам, честно говоря, не терпелось увидеть модифицированные И-16 в деле. Едва подошли к линии фронта, как встретили бомбардировщиков противника. Мы, «старики», связали истребителей прикрытия, а более маневренные и быстроходные модифицированные «ишачки» пошли в атаку на «юнкерсы». В этом бою мы убедились в мощи огня и поворотливости новых машин. Новички уничтожили в первых же боях в течение дня четыре самолета врага, не потеряв ни одного. Начало отличное! Мы невольно и по-хорошему позавидовали парням, которые будут воевать на таких истребителях. И еще два дня мы совместно вылетали на задание. На том и окончился ввод молодых в боевую работу. С 26 марта они действовали уже самостоятельно.

Пополнение включилось в борьбу в трудные для Испанской

республики дни. Враг продолжал наступать. 17 марта противник занял Каспе. Однако на участке 11-й дивизии, которой командовал Эрнике Листер, атаки франкистов и интервентов были отбиты. 19 марта Итальянский корпус и 4-я дивизия «Наварра» при поддержке танков и артиллерии развили наступление на фронте 11-й дивизии севернее Альканьиса. Противнику удалось после восьмичасового боя прорвать оборону. Но к вечеру республиканские части восстановили положение.

В последующие дни бои велись севернее реки Эбро. Восточная армия республиканцев, потеряв управление, отступала по всему фронту. 26 марта противник возобновил наступление на юг от берегов Эбро до Алькорисы. Все больше и больше вражеских самолетов принимало участие в боях.

Могла ли группа истребителей, пополнившая наши ряды, добиться решающего перелома в соотношении сил? Конечно, нет. Республиканские летчики работали буквально на износ, делая по шесть вылетов за день. Понятна и мера отдачи, и невозможность дать больше.

Подобно Жоре Шубину, никто из летчиков группы и не думал об отдыхе, всеми силами старались не подать и вида, что действительно чрезвычайно устали. Если бы световой день позволял производить более шести вылетов, вести более шести боев, мы делали бы и больше.

Утром 28 марта мы и не догадывались о том, что нас ожидает вечером. Как и во все предыдущие дни, мы провели шесть боевых вылетов. В четырех мы прикрывали наши наземные войска. В каждом вели тяжелые воздушные бои. В двух вылетах штурмовали наступающие войска противника, оказывая посильную помощь республиканской пехоте в ее трудных схватках с наседавшим врагом.

Когда мы приземлились после последнего вылета, мне доложили, что к нам приехали командующий ВВС республики генерал Игнасио Идальго де Сиснерос, главный военный советник Г. М. Штерн, советник Мартин и Кригин.

Я доложил генералу Сиснеросу о боевой работе группы, о состоянии летного состава и материальной часта. После обычных приветствий Григорович, словно между прочим, спросил:

— Как летчики себя чувствуют?

Сначала я удивился немного — ведь в докладе командующему сообщалось о состоянии летного состава, затем ответил:

— Нормально! Нормально…

Несколько секунд прошло в странном молчании. Никто из приехавших не решался начать разговор. И я уже догадывался, о

чем.

— Мы приехали к вам, — несколько официальным тоном проговорил Григорович, — чтобы поблагодарить вас за работу. И сообщить решение командования: это был ваш последний боевой день. Конец вашей боевой работе здесь.

— За что? — не вытерпел я.

— Хотели сообщить вам раньше, еще днем, — продолжал Григорович. — Но потом решили: не стоит беспокоить, пока не закончены боевые вылеты. И видимо, правильно сделали.

Затем перед строем личного состава был зачитан приказ командующего ВВС.

Летчикам, отбывающим на Родину, объявлялась благодарность от имени испанского народа, правительства республики, командования республиканской армии и ВВС. Этим же приказом командиром группы И-16 назначался мой друг Фернандо Клаудин, а командиром нашей эскадрильи Василий Лисин.

К этому времени Василий Лисин возмужал. В боях он действовал смело и инициативно, проявляя завидную волю и настойчивость в достижении победы. И если, когда он считался «молодым» летчиком, товарищи нет-нет, да и посматривали в бою, не нужна ли ему помощь, то теперь в схватке они надеялись на него, как на самих себя, зная, что Василий всегда поддержит их в трудную минуту.

К весне 1938 года Лисин произвел около 80 боевых вылетов, участвовал в 35 воздушных боях, на счету его было восемь сбитых самолетов, из них два — лично.

Естественно, как и все прибывающие в Испанию советские пилоты, Василий был на Родине одним из лучших военных летчиков. Он служил инспектором по технике пилотирования бригады в городе Брянске. В Белорусском военном округе он считался одним из самых толковых инспекторов ВВС. Кстати, должность инспектора по технике пилотирования приравнивалась к должности командира эскадрильи.

В Лисине хорошо сочетались отличные качества летчика с инструкторско-педагогическими способностями. Это позволяло ему не только показывать, как надо владеть самолетом-истребителем, но и в процессе обучения выявлять характерные ошибки пилота, а затем грамотно и методически добиваться от новичка их быстрейшего устранения.

Приобретя в Испании опыт войны, он вырос в замечательного боевого командира эскадрильи. Конечно, прежде чем появился приказ о назначении, в частности в Арагонской операции, Василий Лисин уже несколько раз водил эскадрилью в бой. Он

показал себя грамотным, думающим командиром, действовал не шаблонно, умел находить и применять различные тактические приемы в зависимости от сложившейся воздушной обстановки, соотношения сил, состояния погоды, каждый раз навязывая противнику свое решение на бой, свою тактику, заставляя врага действовать но своему плану, а значит, в конце концов, и добивался победы.

Мы, истребители, во время Арагонской операции как никогда много занимались штурмовкой наземных войск противника, помогая республиканским частям в их тяжелых оборонительных боях с превосходящими силами мятежников. Вот в одном из таких боевых вылетов эскадрилью и повел Василий Лисин.

Была облачность, почти до сплошной. Эскадрилья шла на высоте 800-1000 метров. Хорошо зная местность и обстановку, Лисин вывел машины на цель за облаками. Первую атаку по наземным целям Василий провел в облачное «окно». «Ястребки» грянули на противника будто гром средь ясного неба. Только по замыкающему звену — и то на выходе его из атаки — противник успел открыть огонь из зенитных пулеметов.

На втором заходе Лисин уже не стал использовать облачность, прекрасно понимая, что враг теперь больше всего следит за «окнами», хотя это было и очень заманчиво. Василий повел машины к цели на высоте 100–150 метров. Затем перед самой атакой сделал подскок на высоту до 800 метров и атаковал артиллерийские позиции противника снова врасплох, заставив прекратить огонь. А зенитные средства врага с запозданием вступили в действие, пулеметы и малокалиберные батареи не успели открыть стрельбу из всех стволов. Противник действительно направил все свое внимание на облачные «окна», и атака на бреющем полете с подскоком оказалась совершенно неожиданной.

В третий раз мы атаковали франкистов с тыла. На этот раз зенитчики старались вовсю. Но мы вели атаку на большой скорости с применением противозенитного маневра каждым звеном. Кроме того, одно из звеньев специально вело огонь по зенитным средствам противника, помогая товарищам при атаке, а особенно при выходе из нее.

Задачу командования эскадрилья выполнила успешно. Мы и на этот раз помогли республиканским войскам удержать важный рубеж. Эскадрилья потерь не имела, хотя пробоин привезли достаточно.

В этом боевом вылете я находился в замыкающем звене, наблюдая за действиями Лисина, и полностью их одобрял. Сам поступил бы так же.

Вот каким был вновь назначенный командир эскадрильи. Можно было быть спокойным и уверенным, что эскадрилья находилась в надежных, умелых руках зрелого, боевого командира.

Как ни тяжело было нам, как ни измотались мы в непрерывных боях, расставаться с Испанией, с нашими побратимами, борющимися с фашизмом, нам стоило большого труда. Однако понимали мы и другое. Срок нашего пребывания истек. В ту пору еще существовал и «работал» в Лондоне Комитет по невмешательству в дела Испании. Следовало с особой тщательностью соблюдать условия пребывания в Испании иностранных волонтеров, и прежде всего советских добровольцев.

В конце марта на подкомитете Комитета по невмешательству обсуждался вопрос о двустороннем выводе из Испании иностранных комбатантов. Естественно, что республиканское правительство весьма осторожно относилось к продлению обусловленного срока пребывания в армии иностранцев. Да и, пожалуй, главным был вопрос: на чем бы стали воевать, к примеру, летчики? Не хватало уже не летчиков, а самолетов.

Но какие бы резоны ни приводились, покидать Испанию в трудные для республики дни нам было не по себе. Словно подслушав мои мысли, Фернандо Клаудин сказал:

— Не надо грустить, Алехандро! Вы многое сделали, а мы будем драться до последней возможности. Что бы ни случилось, победить народ, сражающийся за свободу, нельзя, как нельзя остановить восход солнца. Небо могут закрыть тучи, но день все равно придет.

Мы стояли на летном поле. Опускался тихий и ясный вечер. Звенели цикады. Земля дышала теплом, и в нем чувствовался аромат апельсиновых и лимонных деревьев, которые тихо шумели под ласковым ветром. И еще в воздухе держался резковатый запах бензина и масла, но самолетов не было видно. Они стояли замаскированные по краям аэродрома.

— И все-таки уезжать трудно, — ответил я Клаудину. Фернандо положил мне на плечо руку:

— Уезжать, конечно, трудно. Труднее, чем приехать. Может быть, даже труднее, чем воевать.

— Да, — согласился я. — Потому что борьба с фашизмом не окончена. Похоже, она только начинается. И вы были первыми, кто схватился с ним лицом к лицу.

— Не вы, а мы… — улыбнулся Фернандо.

После всех формальностей передачи командования и сдачи самолетов мы на некоторое время оказались не у дел, без работы, праздношатающимися в этой сражающейся многострадальной

стране. Мы — пять парней нашей эскадрильи. Пять из двенадцати приехавших: Платон Смоляков, Георгий Шубин, Евгений Соборнов, Илья Базаров и я.

Вот стоим мы, крепко обнявшись, последние из могикан, перед фотоаппаратом. С нами Михаил Викторович Кригин.

Какой-то будет наша дальнейшая судьба? Где, когда мы опять соберемся вместе? И соберемся ли?

Да, закончилось наше пребывание в Испании. Уверенность, что парни нашей эскадрильи оправдают оказанное им доверие, подтвердила боевая работа. Кому-то полегче, кому-то посложнее далась наука войны, умение хорошо воевать, но все упорно и с честью преодолевали трудности, не жалея ни сил, ни самой жизни для победы в бою, грудью прикрывая в схватке товарища, которому грозила опасность. Бывало тяжело, но мы не теряли головы, не поддавались панике, не теряли веру в нашу силу, веру в друга.

Надолго запомнится мне прощальный вечер. Мы старались быть веселыми. Обменивались памятными подарками, желали нашим землякам и испанцам здоровья, успехов, больших побед. Пели песни под гитару — испанские, русские, но было грустно расставаться.

Последние минуты прощания… Не могу сдержать слезы, глядя, как плачет мой механик, мой маленький Хосе. Странно и как-то неловко было чувствовать текущие по обветренным щекам капли. Да и не один я растрогался.

Если ты совершил более сотни вылетов и у тебя никогда не отказывал и не барахлил мотор, хотя ты выжимал из него все возможное, и если ты всякий раз возвращался на аэродром, и заруливал на стоянку, то непременно видел у крыла своего «ишачка» стройную фигурку в промасленном комбинезоне и лучистые, большие, сияющие глаза Хосе: вернулся! Его же глаза с болью осматривали обшивку самолета, подранную осколками зенитных снарядов, продырявленную пулями, и будто говорили, что каждый осколок и каждая пуля могли попасть и в тебя…

Нет более святого и чистого братства, чем братство по оружию, братство по борьбе с фашизмом!

Вспомнилось, как Хосе каждый раз перед вылетом, когда я садился в кабину, помогал мне застегнуть плечевые и ножные ремни и что-то тихо шептал, как бы невзначай, в последний момент, прежде чем спрыгнуть с плоскости, тихонько пожимал мою руку, словно говоря: «Успешного боя, благополучного возвращения».

…В марте 1938 года в день рождения Хосе получил много подарков. Я подарил ему ручные часы с надписью: «Моему Хосе

— другу, ангелу-хранителю — в день рождения от друга Алехандро». Хосе с гордостью носил их несколько дней, а потом перестал. Я не решался спросить, почему. Но однажды инженер Лопес, подмигнув, сказал мне:

— Хефе, спросите Хосе, почему он не носит подарок?

Я постарался сделать это деликатно:

— Хосе, часы уже испортились?

И услышал в ответ:

— Нет, хефе, часы отличные, идут прекрасно. Но носить их нельзя. Я решил, что это будет наша семейная реликвия. Они будут передаваться от отца к сыну, пока существует наш род.

За последнее время Хосе возмужал, раздался в плечах, пошел в рост. Смеясь и смущаясь, он говорил, что вот опять пришлось заменить комбинезон, старый стал тесен.

Да, это был уже не подросток, а юноша. Красивый, стройный, словно тореро, с лицом строгим, обветренным, загорелым. И только глаза его, удивительно большие глаза цвета спелой маслины, опушенные длинными ресницами, которым могла бы позавидовать любая девушка, остались прежними. Они с радостью и верой в счастье смотрели на мир. В них отражалось все, что творилось в душе и сердце этого чудесного солдата, свободолюбивого, гордого сына Испании.

Мы расстаемся, возможно, навсегда.

Попрощались с мастерами-оружейниками Луиса и теми, кто помогал нам, заботясь о крове и еде, с бывшим тореро инженером Лопесом и врачом Франсиско; с человеком трудной судьбы Кригиным; со своими земляками и товарищами, которые продолжат борьбу. Мысленно простились с нашими товарищами, навсегда оставшимися в испанской земле: Сильвестровым, Микуловичем, Скляровым, Соколовым, Коневым.

Перед нашим отъездом на аэродром, с фронта приехал Федор Усатый. Он ехал ночью специально за тем, чтобы попрощаться с нами, пожелать доброго здоровья, успехов в службе. Попрощавшись, он снова уехал на фронт. Его внимание очень тронуло нас. Это был душевный человек, замечательный комиссар.

Мы прощались со сражающейся Испанией твердо уверенные, что, как бы ни окончился этот этап войны, народ, познавший свободу, не сложит оружия и будет мужественно бороться за свое счастье.

Глава 10. Здравствуй, Отчизна родная!

Барселона: проводы на Родину. — Минута молчания. — Напутствие дают Штерн и Агальцов. — Обобщаем итоги боев. — У наркома К. Е. Ворошилова. — Кремль: встреча с М. И. Калининым. — Заветам Ленина всегда верны!

Считанные дни остались у нас в Барселоне, опаленной войной. Перед отъездом на родину летчиков нашей группы на чашку чая к себе любезно пригласили главный военный советник Г. М. Штерн и Ф. А. Агальцов. Когда мы собрались за столом, ощущение было такое, словно сидит одна большая дружная семья. Царил дух откровенности, непринужденности, деловитости. Обменивались мыслями о проделанной работе, об итогах воздушных боев, проведенных нами в гневном для фашистов небе Испании.

Слушая Штерна, нельзя было не почувствовать сердечной теплоты и глубокой скорби, когда он упоминал тех товарищей, которые навечно остались в испанской земле, пожертвовав своей жизнью ради свободы народа мужественной и многострадальной страны. Они воплощали в себе высокие качества, присущие советским людям, воспитанным партией Ленина: пламенный патриотизм, верность интернациональному долгу, готовность драться с врагами мира, демократии и социального прогресса до последней капли крови. Эта мысль особенно сильно звучала в устах стойкого коммуниста, заслуженного военачальника. Штерн предложил почтить минутой молчания память советских летчиков, павших смертью храбрых.

Мы поднялись. Тягостная минута. Многое припомнилось в эту минуту. Воздушные схватки с «хейнкелями», «мессерами», «фиатами». Штурмовки вражеских позиций. Дерзкие налеты на Гарапинильос, крейсер и эсминцы. Накал высокоманевренных, быстротечных боев с немецкими и итальянскими истребителями. Вспомнились и проходы сквозь плотный заслон зенитной

артиллерии. Как бы воскресало перед мысленным взором небо в ярких всплесках, когда вокруг самолета распускались белые хлопья разрывов. Огненные шнуры от трассирующих и зажигательных пуль прочерчивали небо, и шлейфы черного дыма тянулись за сбитыми самолетами. Проведя десяток-другой боев, мы многому научились — и главное! — научились видеть то, что называется картиной настоящего воздушного боя.

Минута молчания продолжалась. И мне казалось, что никогда невозможно будет привыкнуть к одному — к мысли о неизбежных потерях боевых друзей. Чем больше и дольше мы воевали, тем острее становилась боль утрат товарищей. Сердце сжималось, когда думалось, что не вернулся с огненного неба тот, кто провел рядом с тобой не один бой, кто в трудное время успевал прийти тебе на помощь, отгонял врага, а то и подставлял под огонь борт своего самолета. Случалось так, что, возвратившись на аэродром после схватки с врагом, мы продолжали ждать не приземлившегося с нами товарища. Подсчитывали остаток горючего, подсчитывали время, которое он может продержаться в воздухе. А по истечении всех сроков обзванивали соседние аэродромы, ожидая услышать: «Все в порядке. Сидит у нас, жив, здоров!»

Но чудеса, увы, случались редко.

Не скрою: и долгой, и короткой представилась мне минута молчания в барселонском доме в кругу боевых товарищей. Долгой потому, что она, эта скорбная минута, требовала от нас большого напряжения душевных сил. Краткой потому, что хотя и всех, но не все мы успели припомнить.

…Г. М. Штерн поблагодарил нас за боевую работу.

— Вы с честью оправдали доверие партии, правительства и народа, — сказал он и пожелал благополучно добраться домой, наращивать успехи в дальнейшей работе.

— Главное, — подчеркнул он, — не распыляйте опыт, приобретенный здесь, в небе Испании. Ведь этот опыт достался вам дорого. Он добыт кровью лучших наших друзей. Ежедневно, ежечасно, настойчиво и упорно передавайте свой опыт молодым летчикам. Мы должны готовиться к более тяжелым и кровопролитным боям с врагом всего человечества — фашизмом.

Трудно в подробностях восстановить по памяти беседу с главным военным советником в Испании. Смысл ее сводился примерно к следующему:

— Всесторонне и критически оцените схватки и сражения, участниками и свидетелями которых вы были. Принимайте все зависящие от вас меры, чтобы помочь быстрей преодолеть недостатки, вскрытые в ходе боевой работы. Некоторые из вас

несомненно встретятся на родине с руководителями партии, правительства, наркомами, авиаконструкторами, директорами заводов. Надеюсь, у вас хватит смелости сказать всю правду, отметить и недостатки, промахи, упущения…

Потом выступил Филипп Александрович Агальцов. Он был не менее лаконичен и конкретен. Над чем следует подумать? Что обсудить коллективно? О чем следует доложить в верхах в первую очередь? Таковы три вопроса, затронутые Агальцовым. Он ответил на них так.

Во-первых, надо оценить положительные качества материальной части нашей авиационной техники: самолетов, моторов, вооружения, приборов. Одновременно отметить и слабые стороны материальной части, подсказать, что именно необходимо изменить, а что заменить, усовершенствовать, чтобы техника была еще более безотказной, мощной и грозной для врага.

Во-вторых, обобщить опыт работы по подготовке летного состава: отметить хорошие результаты, не обойти молчанием недоработки. Коллективно выработать конкретные предложения, рекомендации по этому вопросу.

В-третьих, изложить свою точку зрения о составе и боевых порядках в авиации. В частности, о звене истребителей и его боевом порядке, о тактике действия разных видов авиации.

Филипп Александрович посоветовал подумать, обсудить эти вопросы сначала в эскадрильях, потом — в группе. А затем прийти к единому мнению. Единое коллективное мнение, подчеркнул он, — основа ваших коллективных выступлений при встречах в верхах, когда мы приедем в Центр.

— А то, что вас попросят обо всем написать и высказать предложения, — это уж точно. Так делали летчики всех групп, которые возвращались в Союз, — сказал Ф. А. Агальцов.

Штерн и Агальцов как будто читали наши мысли. И в этом не было ничего удивительного. Они часто бывали на аэродромах. Беседовали по душам с летчиками как до воздушного боя, так и после их возвращения. Присутствовали на разборах. Все, что у нас наболело, все недостатки, которые хотелось устранить побыстрей, — обо всем этом мы делились с ними, зная, что нас поймут, помогут, сообщат выше и будут добиваться выполнения наших предложений, рекомендаций, советов.

— У вас будет несколько суток, пока доберетесь до родных берегов, — продолжал Агальцов. — Используйте их для обмена мнениями. В Центре вам, видимо, предоставят время еще раз обдумать и описать все, что относится к опыту воздушных боев, проведенных в Испании. А некоторым из вас, повторяю, придется

отстаивать ваши предложения в верхах. Там ничего не примут на веру без аргументации, будут задавать вопросы, и, конечно же, весьма сложные…

Разговор у Штерна и Агальцова был очень дельный. Как и другие товарищи, я почувствовал, что задача возложена на нас ответственная — основательно все продумать, по-настоящему обобщить накопленный опыт и все самое ценное откровенно доложить в Центре.

Наступил день отъезда. Рассаживаемся по машинам и едем к испанско-французской границе. Вот и станция Порт-Бу. Поезд останавливается в тоннеле. Возможна вражеская бомбежка. Это последний населенный пункт Испании. Ни огонька. В вагонах — приглушенный разговор.

Вскоре поезд трогается. Несколько минут езды в темноте, и мы попадаем в другой мир. Яркий, ослепительный свет окон, фонарей, фар. Блеск цветных реклам. Огромные застекленные витрины магазинов, забитых товарами. Мы отвыкли от всего этого в Испании. С трудом воспринимаем столь резкую перемену. Перед нами Франция — страна, где не рвутся бомбы, не грохочут пушки.

На французской пограничной станции нас встречает представитель Советского посольства в Париже. Здороваемся. Знакомимся. Он поздравляет нас с благополучным прибытием, раздает нам проездные документы, пакеты с продуктами.

Устраиваемся в вагоне. Под стук быстро идущего поезда с аппетитом принялись за бутерброды. Наступила разрядка, потянуло на сон. Заснули быстро…

А вот и Париж. Знакомая гостиница. Светлое здание нашего посольства. Вхожу, как старый знакомый, в кабинет военного атташе и попадаю в объятия Васильченко. Он трясет мне руку, хлопает по плечу, поздравляя с приездом. Волнуется наш прославленный ас, глаза повлажнели. Васильченко растроганно повторяет:

— Ну вот, Александр Иванович, все хорошо, вернулись. Поработали вы неплохо, а теперь и отдохнуть пора.

В объятиях Васильченко побывали все наши ребята.

— Здесь, в нашем посольстве, чувствуйте себя как дома, — улыбнулся Васильченко. — В Париже вам придется задержаться. И, видимо, не один день: французские власти не очень торопятся оформлять визы.

Я узнал от Васильченко, что в Париж приехал Г. М. Штерн. Мы встретились с ним в нашем посольстве. Он тепло поздоровался со мной, спросил, как чувствуют себя ребята, чем занимаются.

— Ребятам хочется скорей уехать домой, — сказал я. Штерн рассмеялся: «Понимаю и разделяю их чувства».

Я попросил Васильченко отправить нас на экскурсию по французским местам боев периода империалистической войны.

— С удовольствием устроил бы такую экскурсию, но средств на это не имею.

К Васильченко подошел Штерн, обнял его, отвел к окну. Они говорили тихо. Обернувшись ко мне, Штерн сказал:

— Все в порядке, уговорил. Экскурсию вам организуют… Не забудьте передать всем ребятам привет и наилучшие пожелания. Извиняюсь, что не могу навестить их — дела не ждут, времени в обрез.

Со Штерном я снова встретился в 1939 году в Монголии, на Халхин-Голе. А в 1940 году судьба свела меня с ним на полях боев с белофиннами. Тогда он командовал 8-й армией. Командующим ВВС этой армии был И. И. Копец, а я — его заместителем.

После ухода Штерна Васильченко сел, посмотрел на меня, засмеялся, сказав:

— Везет вам, Александр Иванович. Еще ни одна группа, возвращающаяся из Испании, не совершила такого турне по Франции. Завтра утром к вашим услугам автобусы туристической компании.

Автобусы доставили нас в провинцию Шампань. Здесь мы осмотрели Верден. Тягостные чувства овладели нами на кладбищах, где захоронены французские патриоты, сражавшиеся с оккупантами.

Под Верденом еще сохранились траншеи. Здесь нашли себе могилу многие десятки немецких захватчиков, не выдержавших штыковых атак французских бойцов. Я видел немецкие штыки, торчащие из-под земли у стен Вердена.

Во Франции нам удалось посмотреть интересные исторические места. Никогда не изгладятся в моей памяти встречи и беседы с простыми людьми Франции. У меня сложилось твердое убеждение, что рабочие, крестьяне, все простые люди этой страны питают искренние чувства симпатии и уважения к Советскому Союзу.

С Парижем мы расстались солнечным утром. Через несколько часов наши автобусы были в Гавре. У пирса моему взору предстал красавец теплоход. Гляжу на него и любуюсь — ведь это наш, родной, советский корабль, с развевающимся красным флагом.

Подымаемся на палубу. Навстречу летчикам тянутся дружеские рука наших моряков. По счастливому стечению обстоятельств я и Платон Смоляков плывем в одной каюте, той

самой, которая находится на оси теплохода, в центре тяжести, как говорят авиаторы. Килевая и бортовая качка происходит именно вокруг этой оси. Вот почему амплитуда колебаний здесь наименьшая, болтанка «почти» не чувствуется. Моряки позаботились о всех наших ребятах, создав им в каютах отличные условия для отдыха.

От капитана теплохода я узнал, что в Ленинграде мы будем через семь суток. Этого времени достаточно, чтобы мы, летчики, успели обсудить узловые проблемы, которые должны составить основу нашего коллективного доклада Центру о боевой работе нашей авиагруппы в Испании. Каждый час мы старались использовать с пользой для дела.

Сравнивая летно-технические данные наших самолетов (И-15, И-16, СБ) и самолетов противника (Ме-109, «фиат», Хе-111), мы тщательно взвешивали все плюсы и минусы. Когда речь зашла об истребителе И-16, все летавшие на нем были едины во мнении, что эта машина подчиняется лишь тому летчику, который хорошо владеет техникой пилотирования, особенно на малых скоростях, малых высотах, при резких эволюциях. Что касается самолетов И-15, СБ, то они на малых скоростях в воздухе вели себя «джентльменски»: перед срывом в штопор накачивались с крыла на крыло, «клевали на нос», словно предупреждая летчика — «Смотри в оба! Увеличь скорость, а то сорвусь».

И-16 вел себя по-иному. При потере скорости, он мгновенно, именно мгновенно, срывался в штопор. При потере скорости на левом развороте он мог свободно срываться как в левый, так и в правый штопор. Не только мне, но и всем моим товарищам по авиагруппе, истребитель И-16 напоминал норовистого коня, требующего к себе постоянного, ежесекундного внимания.

На И-16 шасси убирались вручную. Делалось это так: после взлета, на малой скорости и высоте 15–20 метров, летчик снимал левую руку с сектора газа, брал ручку управления, а правой убирал шасси. Приходилось делать более 40 оборотов рукояткой. Если же скорость увеличивалась, то шасси не уберешь без больших физических усилий. Мы пришли к выводу, что нужно совершенствовать машину, добиться того, чтобы облегчить уборку шасси. Ведь пилотировать самолет И-16 приходится левой рукой, часто — на малой скорости, малой высоте, не ослабляя наблюдения за противником. Если шасси не убраны, И-16 значительно терял свои качества как истребитель.

Вместе с тем мы не умаляли неоспоримых достоинств самолета И-16. Решили отметить в коллективном докладе Центру такие его положительные качества.

Во-первых, И-16 по своим размерам меньше, чем немецкие и

итальянские истребители. Следовательно, его труднее обнаружить в воздухе. Как правило, летчики на И-16 обнаруживали самолеты противника первыми.

Во-вторых, мотор-звезда воздушного охлаждения на И-16 превосходит мотор жидкостного охлаждения на любом истребителе противника. Мотор воздушного охлаждения — надежный щит для летчика при лобовых атаках. Он живучее мотора жидкостного охлаждения. Даже несколько попаданий не выводили его из строя. Что касается мотора жидкостного охлаждения, то он выходил из строя при первом же попадании в него.

Полюбившийся нам «ишачок» мы хотели видеть еще лучшим — самым быстрым, самым мощным по вооружению, самым живучим, самым маневренным истребителем!

Вырабатывая свои предложения, летчики высказывали самые различные мнения. Каждый стремился извлечь полезные уроки из опыта воздушных боев в Испании, внести свою лепту в общее дело дальнейшего совершенствования истребителей и бомбардировщиков.

В итоге творческих диспутов пришли к следующим заключениям:

И-16: Заменить механическую уборку шасси на автоматическую (воздухом или гидравлически).

И-15: Поставить убирающиеся шасси.

Оба истребителя оснастить более мощными двигателями воздушного охлаждения, вооружить их четырьмя пулеметами (двумя калибра 12,7 или более крупного); оснастить их калиматорным прицелом (он установлен на последней партии И-16), бронеспинкой заодно с сиденьем летчика; приемо-передающей радиостанцией; кислородным оборудованием.

Мы исходили из того факта, что истребителям, вооруженным пулеметами калибра 7,62 и даже 12,7, трудно разбить строй бомбардировщиков, прикрытых истребителями. Ведь с момента обнаружения до момента сбрасывания бомб в распоряжении наших истребителей мало времени. Они успевают сделать две, максимум три атаки под воздействием истребителей прикрытия противника. Вот почему мы предлагали установить на истребителях более мощное оружие (по своей ударной силе оно должно не уступать зенитному снаряду или осколочной бомбе, взрывающейся в воздухе). Удар таким оружием по группе бомбардировщиков противника позволит расстроить ее боевой порядок, нарушить огневое взаимодействие. После такого удара наши истребители своим бортовым оружием (пулеметами калибра 12,7 мм) смогут успешнее атаковать бомбардировщики.

В своем коллективном докладе мы отметили, что установить на истребителях новое оружие можно под плоскостью (по типу бомбовой подвески) и что на эскадрилью в 12 самолетов с таким оружием можно иметь звено в четыре самолета.

Наши предложения по совершенствованию СБ заключались в следующем:

поставить более мощные и более высотные моторы, желательно воздушного охлаждения;

заменить пулеметы калибра 7,62 мм у штурмана и стрелка-радиста на пулеметы калибра 12,7 мм;

увеличить бомбовую нагрузку с 600 кг до 1200–1500 кг;

создать еще одну огневую точку — спарку пулеметов калибра 12,7 мм, позволяющую прикрывать огнем нижнюю сферу самолета.

В коллективный доклад Центру были включены предложения по дальнейшему совершенствованию организационной структуры, боевого порядка эскадрильи и звена.

Боевой состав эскадрильи истребителей мы предложили оставить прежним — в двенадцать самолетов, а число звеньев в эскадрилье сократить до трех по четыре самолета в каждом. Так практически мы и летали в Испании. Звено состояло из двух пар. Каждая из них была огневой единицей. Опыт показал, что звено из двух пар истребителей сильнее в огневом отношении по сравнению с прежним звеном (три самолета). Командир такого звена имеет более широкую свободу маневра и успешнее решает тактические задачи. А звено в три самолета сковывает свободу маневра, потому что его командир должен все время думать о своих ведомых, чтобы при энергичном маневре у внешнего ведомого хватило мощности мотора удержаться в боевом порядке звена, а у внутреннего ведомого была такая скорость, чтобы он не сорвался в штопор.

Организационную структуру эскадрильи СБ мы предлагали оставить прежней — в десять самолетов (звено — три самолета).

Обсуждая вопросы боевой и политической подготовки летного состава, мы пришли к единому выводу: в испанском небе наши летчики показали себя смелыми, волевыми, бесстрашными. Они хорошо знают тактико-технические возможности своего самолета, в совершенстве владеют машиной в воздухе и техникой пилотирования.

Вместе с тем мы внесли ряд предложений по дальнейшему совершенствованию боевой подготовки летного состава. По нашему мнению, было необходимо усилить внимание физической подготовке летчиков, обучить их вести воздушный бой с большими перегрузками.

Опыт, приобретенный нами в Испании, показал, что нужно и впредь настойчиво обучать молодых летчиков искусству ведения огня. Мы предложили считать первым этапом такого обучения стрельбу по воздушной мишени-конусу, а в последующем — стрельбы по воздушной мишени типа планера, буксируемого со скоростью 400–450 км/час (ранее эта скорость не превышала 300 км/час). По нашему мнению, назрела необходимость ввести в повседневную боевую подготовку летчиков стрельбу по свободно летящим воздушным шарам, применяя при этом высший пилотаж.

Наши коллективные предложения охватывали и такой круг вопросов: обучить летчиков полетам с ограниченных аэродромов; настойчивее отрабатывать взлеты и посадки с попутным и боковым ветром; после ввода в строй предоставить летчику больше самостоятельности, избегая мелочной опеки, которая сковывает летчика, его инициативу.

Таковы те основные вопросы, по которым мы пришли к единому мнению, включив их в коллективный доклад Центру.

…Гавр, море — позади. С волнением по трапу с теплохода мы спускаемся на родной берег дорогой Отчизны. А на следующий день мы уже любовались рубиновыми звездами Кремля, переживали трогательные минуты в Мавзолее В. И. Ленина.

Москва открылась моему взору помолодевшей. Ее улицы и площади стали наряднее, оживленнее. Лишь первый день я и мои ребята могли знакомиться со столицей. Второй день уже был занят служебными делами. Нас принимал Я. В. Смушкевич — заместитель командующего ВВС страны. Как старший группы, я доложил о прибытии из правительственной командировки. Яков Владимирович поздравил нас с возвращением на Родину. В его кабинете находились Анатолий Серов — главный инспектор ВВС, Михаил Якушин, Иван Еременко. Мы обнялись и расцеловались с ветеранами боев в испанском небе.

Официальную часть нашей встречи Смушкевич открыл вопросом, обращенным к нашей группе:

— Сколько потребуется времени для подготовки в письменной форме доклада, обобщающего ваш опыт воздушных боев в Испании?

Наступила короткая пауза.

— Десять дней хватит? — спросил Яков Владимирович.

Было решено, что такого срока нам вполне достаточно. Нам предоставили дом отдыха под Москвой. Ответственным за подготовку доклада был назначен Анатолий Серов.

Еще на теплоходе нам удалось выработать основу доклада, который интересовал командование ВВС. Доработку его и необходимую шлифовку мы завершили досрочно — за пять дней.

Серов доложил об этом Смушкевичу. Командование ВВС изучило наши выводы, предложения, рекомендации. Поступило распоряжение: в Москве остаться командирам эскадрилий, их заместителям. Остальные товарищи получили санаторные путевки. Семейные путевки давались в любой санаторий на берегу Черного моря.

Нам же, командирам, пришлось еще немало поработать, чтобы ответить на вопросы, интересующие командование ВВС и лично Наркома обороны К. Е. Ворошилова.

Командующий ВВС Лактионов пригласил нас на совещание, в котором приняли участие представители наркоматов авиационной промышленности, вооружения, приборостроения, а также видные авиаконструкторы. Обсуждались наши предложения. Представители некоторых наркоматов полемизировали с нами, кое-кто пытался втянуть нас в отвлеченные теоретические споры, не соглашался с нашими техническими расчетными выкладками, связанными с модернизацией самолетов. Лактионов поправил любителей отвлеченных разговоров.

— Мы должны твердо стоять на почве реальных фактов, — сказал он. — Теория и технические расчеты — это конек специалистов наркоматов, конструкторов. Цель нашей сегодняшней встречи одна — на основе предложений, представленных командирами и летчиками — участниками боев в Испании, решить вопросы дальнейшего повышения боевых качеств наших самолетов. Не все летчики могут полемизировать со специалистами наркоматов по теоретическим вопросам, научно-техническим расчетам. И не все специалисты наркоматов могут сесть в самолеты и практически провести воздушный бой. Давайте заниматься каждый своими вопросами и сообща делать конкретное дело.

Мне запомнилось содержательное выступление на совещании конструктора самолетов И-15 и И-16 Поликарпова. Он сказал, что наши претензии к истребителям справедливы.

— Но нельзя не учитывать того, — подчеркнул Поликарпов, — что эти самолеты сданы в серийное производство в 1934–1935 гг. А немецкий истребитель Ме-109 — последняя модель.

— Все, что предлагается, можно сделать, — говорил Поликарпов. — Но мы намерены пока сделать только то, что впишется в габариты машины и при этом улучшит ее тактико-технические данные. Ведь даже незначительные изменения в размерах самолета вызовут необходимость перестройки оборудования на заводах. А к чему это приведет? К сокращению

выпуска самолетов. Вот почему ваши предложения надо решать по двум линиям. Это вот можно сделать на существующей конструкции, а что не вписывается в габариты — учитывать при конструировании новых машин.

Нам сообщили, что заключительное совещание состоится у Наркома обороны К. Е. Ворошилова. Невольно охватило волнение. Но вот мы лицом к лицу с Климентом Ефремовичем. Подана команда. Выслушав доклад, Ворошилов поздоровался, предложил сесть. Затем, улыбнувшись, весело блестя глазами, сказал: «Ну что же, приступим…» И добавил: «Только не так: отдыхаем — воду пьем, заседаем — воду льем». Климент Ефремович сказал еще пару шуток, все засмеялись, и волнение, скованность, робость как рукой сняло.

Шел серьезный, по-государственному важный разговор наркома со специалистами, знающими свое дело. От имени нас, авиаторов, докладывал Я. В. Смушкевич. Он изложил вопросы, которые мы раньше продумали, обсудили. Климент Ефремович внимательно слушал. Иногда задавал вопросы, которые уточняли то или иное сложное положение. Когда речь заходила о новом, К.Е.Ворошилов спрашивал: «А так ли думают наши летчики, побывавшие в Испании?» Мы почти хором отвечали: «Да, мы так думаем…» Нарком улыбался и продолжал слушать следующего товарища.

Совещание у Наркома продолжалось около двух часов. Его участники были едины во мнении, что разобраны и решены важные вопросы, связанные с задачами совершенствования авиационной техники, повышения боевого мастерства летного состава.

Когда совещание закончилось, всех его участников пригласили на завтрак. Здесь беседа приняла неофициальный характер. Летчики интересовались, скоро ли можно реализовать те предложения, которые одобрены на совещании. Нам отвечали, что для этого потребуется некоторое время.

Первые результаты я увидел в июле 1939 года в Монголии, на берегах Халхин-Гола, где шли ожесточенные бои с японцами. Сюда прибыли наши новые самолеты. Мы их называли И-153. Они отличались от И-15 тем, что имели более мощный мотор воздушного охлаждения, новое шасси, убирающееся гидравлическим способом, а также калиматорный прицел. К самолету подвешивались бомбы калибра до 250 кг.

В районе боев на Халхин-Голе действовали также модернизированные И-16. Этот самолет также имел уже более мощный мотор и калиматорный прицел, 4 пулемета. Радовало всех летчиков то, что им доставили пять специальных самолетов

И-16. Их экипажами командовал капитан Звонарев. На каждой из этих машин под плоскостью на особых направляющих подвешивалось по шесть реактивных снарядов калибра 82 мм. Взрыватели на РС устанавливались на дистанции от 1000 до 2000 метров.

Мы с нетерпением ожидали первый вылет пятерки Звонарева. И вот в один из дней боев появилось более 60 японских бомбардировщиков. Их прикрывали истребители. На перехват вылетели наши истребители И-153 и И-16, а несколько впереди и выше шла пятерка Звонарева под прикрытием девятки И-16.

Заняв исходное положение сбоку бомбардировщиков, под углом 30–40° на удалении 2500 метров, с превышением высоты около 200 метров, пятерка Звонарева перешла в атаку.

С дистанции 1500–1700 метров самолеты выпустили реактивные снаряды. Они разорвались в гуще вражеских бомбардировщиков. Эффект был огромный: шесть японских бомбардировщиков взорвались в воздухе, а несколько самолетов охватило пламя. Взорвавшиеся и горящие бомбардировщики сами вывели из строя четыре своих же самолета.

Группа японских бомбардировщиков рассыпалась. Ее атаковали наши истребители. В этом бою было сбито пятнадцать японских бомбардировщиков и десять истребителей. Мы потеряли два самолета. За время боев в районе Халхин-Гола пятерка Звонарева сделала 20 вылетов. Каждый ее удар нарушал боевой строй группы японских бомбардировщиков. Когда вдруг в самой гуще строя вражеских самолетов рвались наши реактивные снаряды, японских летчиков охватывал панический страх. Об этом рассказали пленные японские пилоты.

Пятерка капитана Звонарева за время боев ее потеряла ни одного самолета. Мы их надежно прикрывали.

Я уже говорил, что пилоты, летавшие на И-15, отстаивали идею самолета-биплана. Они ценили его высокую маневренность, взлетно-посадочные возможности. Не случайно Анатолий Серов и другие летчики выбрали для ночных полетов именно И-15, хотя взлетать и садиться приходилось в обстановке, совершенно неприспособленной к работе ночью.

Главным преимуществом моноплана И-16 была скорость. Наши летчики — участники боев в Испании подсказали идею создания такого самолета, который бы соединил в себе качества моноплана и биплана. Помнится, что одним из первых в числе инициаторов создания такой машины был Анатолий Серов. Кое-кому казалось, что это несбыточная мечта. А что показала жизнь? Теперь уже хорошо известно, что моно-биплан был создан в короткий срок. Уже в 1940 году его испытали в воздухе. Боевая

заслуга в этом принадлежит Владимиру Владимировичу Шевченко — пилоту-энтузиасту, замечательному авиаконструктору и испытателю. Это он предложил создать самолет с убирающимся крылом. Расчеты и испытания показали, что это реальная задача. И вот летом 1940 года моно-биплан впервые прошел испытания. На взлете машина имела два крыла, как у И-15. В воздухе же нижнее крыло шло вверх и соединялось в одно, как у И-16. При скорости в варианте моноплана — с убранным крылом — 450 километров машина обладала посадочной скоростью в варианте биплана — с выпущенным вторым крылом — всего 107 километров. Таких хороших характеристик не имел ни один самолет в мире.

В силу ряда обстоятельств, самолет, к сожалению, не пустили в серийное производство: война затормозила экспериментальные работы. И все же нас ободряло то, что к нашим предложениям прислушивались, постепенно их претворяли в жизнь.

…С того времени, когда советские добровольцы сражались в Испании, минуло более тридцати пяти лет. Многое переменилось в жизни, много грозных событий отгремело, много пережито и выстрадано.

Кое-что из тех лет вспоминается с трудом. Но одно не забывается и никогда не забудется: отеческая забота ленинской партии, ее Центрального Комитета, Советского правительства о вооруженных защитниках Родины! Как сейчас помню солнечный майский день 1938 года. С трепетным волнением переступаем порог светлооконного зала в Кремле. Мы — это летчики, возвратившиеся из Испании. Навстречу нам вышел ответственный работник аппарата Президиума Верховного Совета СССР. Поздоровался. Объяснил порядок вручения орденов, которыми мы награждены за успехи в воздушных боях, проведенных в небе Испании.

— Награды вам будет вручать Михаил Иванович Калинин, — уважительно произнес он. — От имени награжденных пусть выступают товарищи по вашему собственному усмотрению…

Ребята назвали Ивана Девотченко и меня.

Через несколько минут вошли М. И. Калинин и А. Н. Горкин. Мы встали. Михаил Иванович поздоровался, предложил садиться. А. Н. Горкин зачитал Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами летчиков и командиров, проявивших мужество и отвагу при выполнении специальных заданий правительства. Каждый, кто получал награду, подходил к М. И. Калинину, благодарил, жал руку Михаилу Ивановичу, поворачивался лицом к сидящим в зале и произносил с гордостью: «Служу Советскому Союзу!»

Многие товарищи от избытка радостных чувств так жали руку всенародному старосте, что Михаил Иванович только морщился.

Позже нам говорили, что Михаилу Ивановичу Калинину предлагали, чтобы ордена вручал кто-либо из его заместителей, ведь их у него достаточно, но он категорически отказался, заявив, что летчикам, всем советским гражданам, воевавшим в Испании и Китае, награды будет вручать сам лично.

Когда подошла моя очередь, я по поручению награжденных поблагодарил Коммунистическую партию, Советское правительство, народ за высокую оценку нашей работы и боевые награды, заверил, что мы всегда готовы выполнить любое задание ленинской партии и правительства.

После вручения орденов Михаил Иванович тепло и сердечно беседовал с нами. Интересовался боями, расспрашивал о положении на фронтах Испании, о том, что собой представляют немецкие и итальянские летчики, на каких самолетах они летают, какой самолет и чем хорош, какие имеет недостатки. М. И. Калинин сказал нам, что Центральный Комитет партии и правительство принимают меры по модернизации существующих самолетов с учетом опыта войны в Испании и Китае. Михаил Иванович расспрашивал о наших семьях, родителях. Беседа продолжалась больше часа и пролетела как мгновение. На прощание М. И. Калинин еще раз пожелал нам хорошего отдыха, здоровья, успехов в работе. Михаил Иванович выразил надежду, что встретит многих из нас еще не один раз в Кремле, в этом зале, где вручают награды.

Действительно многие — среди них и я — имели счастье снова встретиться с ним. В декабре 1938 года М. И. Калинин вручал мне орден Ленина и Грамоту Героя Советского Союза. Этого звания меня удостоили за участие в воздушных боях в Испании. В то время еще не была учреждена Золотая Звезда Героя Советского Союза. После учреждения мне вручил ее М. И. Калинин в сентябре 1939 года. Тогда же из его рук я получил орден Красного Знамени, которым был награжден за участие в боях на Халхин-Голе.

…Воскрешая в памяти дни и ночи, проведенные на земле и в небе Испании, перед моим мысленным взором встают образы мужественных крылатых друзей — летчиков-интернационалистов. Вместе с воинами-добровольцами других родов войск они грудью своей защищали свободу испанского народа. Высокую оценку подвигам бойцов-интернационалистов дала Долорес Ибаррури. Выражая мысли и чувства испанских коммунистов, всех трудящихся Испании, она в день прощания (октябрь 1938 года) с бойцами интернациональных бригад произнесла полные

глубокого смысла слова:

«Очень трудно обращаться с прощальными словами к героям интернациональных бригад…

Чувство скорби и бесконечной боли поднимается в нас, сжимая горло!.. Скорбь о тех, кто покидает нас, о борцах за высшие идеалы, за человеческую солидарность.

Скорбь о тех, кто навечно остался лежать в нашей земле и будет жить в наших сердцах, окруженный ореолом нашей вечной признательности.

Дети всех народов и всех рас! Вы пришли к нам как братья, как сыны бессмертной Испании. В самые суровые дни нашей войны, когда угроза нависла над столицей Испанской республики, вы, отважные товарищи из интернациональных бригад, своим боевым энтузиазмом, героизмом и духом самопожертвования помогли отстоять ее.

И Харама, и Гвадалахара, и Брунете, и Бельчите, и Левант, и Эбро вечно живыми строфами славят отвагу, самоотверженность, смелость и дисциплину бойцов интернациональных бригад!..

Они отдали нам все: свою юность или свою зрелость, свои знания или свой опыт, свою кровь или свою жизнь, свои надежды, свои стремления… И ничего от нас не требовали. Искали только свое место в борьбе. Считали за честь умереть за нас.

Товарищи интернационалисты!.. Вы можете гордиться собой; вы — история, вы — легенда, вы — героический пример солидарности и всеобъемлющего духа демократии.

Мы не забудем вас!..»

В ответ на эти замечательные слова мы, советские добровольцы, заявляли: интернациональное братство, скрепленное кровью, совместно пролитой сынами Испании и Советского Союза в борьбе против фашизма, — нерушимое братство. Мы были, есть и будем пламенными интернационалистами.

Беззаветная верность интернациональному долгу — один из священных заветов Владимира Ильича Ленина, и никто не сможет поколебать нашу верность ленинским заветам. Навсегда остались в нашей памяти и в наших сердцах светлые, дорогие образы боевых друзей военной республиканской Испании.

Мы говорили и говорим:

— Пусть же всегда будет гневным для фашистов небо Испании. И пусть оно всегда будет чистым и спокойным для всех патриотов трудовой Испании!

Летчики эскадрильи А. Гусева. Слева направо: в первом ряду — И. Панфилов, В. Скляров, И. Соколов, И. Базаров, Е. Птухин (главный советник командующего ВВС республиканской армии), П. Смоляков, А. Гусев, В. Годунов; во втором ряду — Е. Соборнов, Г. Шубин, М. Кригин (начальник штаба и переводчик), А. Ильин, А. Микулович, Н. Иванов. Аэродром Альканьис. Сентябрь 1937 г.

М. И. Калинин среди советских авиаторов — героев воздушных боев. Слева направо: В. В. Зверев, Е. Н. Степанов, А. И. Гусев, М. И. Калинин, Л. А. Орлов, А. Д. Якименко, П. Т. Коробков. Снимок 1939 г.

notes

Примечания

1

О Михаиле Андреевиче Крыгине можно посмотреть здесь: http://rovs.atropos.spb.ru/index.php?view=publication&mode=text&id=209 (valeryk64)

2

Миурия — местность, где выращивают быков для корриды